

Residenzstadt
Neustrelitz

VO(S)/2022/768

Beschlussvorlage
Stadtvertretung
öffentlich

Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Residenzstadt Neustrelitz in Form eines Rad- und Fußverkehrskonzepts

<i>Organisationseinheit:</i> Amt für Stadtplanung und Grundstücksentwicklung <i>Antragsteller:</i>	<i>Datum</i> 18.07.2022
---	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Dezernentenkonferenz (Vorberatung)	01.08.2022	N
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau (Vorberatung)	16.08.2022	Ö
Hauptausschuss (Vorberatung)	22.08.2022	N
Stadtvertretung der Residenzstadt Neustrelitz (Entscheidung)	25.08.2022	Ö

Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung beschließt die vorliegende Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans in Form eines Rad- und Fußverkehrskonzepts als Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für künftige Maßnahmen zur Verbesserung bzw. Optimierung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur der Stadt Neustrelitz.

Beratungsergebnis						
Gremium			Sitzung am		TOP	
einstimmig	mit Stimmen- mehrheit	ja	nein	Enthaltung	laut Beschluss- vorschlag	abweichender Beschluss (Rücks.)

Sachverhalt

Vordergründiges Ziel der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt war es, durch die Überprüfung der bislang vorliegenden Grundlagenmaterialien auf Aktualität und das Aufzeigen von Mängeln bzw. Lücken im bestehenden Fuß- und Radwegenetz die Benutzer-freundlichkeit sowie die Sicherheit für alle Alters- und Interessengruppen zu erhöhen. An der Erarbeitung des Konzepts wurden neben der Öffentlichkeit auch die Verkehrswacht, der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) sowie die Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen M-V (AGFK M-V) beteiligt.

Der Entwurf der Teilfortschreibung wurde in der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bau am 03.05.2022 vorgestellt.

Finanzielle Auswirkungen abweichend vom Haushaltsplan

Im laufenden Haushaltsjahr:			In Folgejahren:		
<input checked="" type="checkbox"/> Nein			<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
<input type="checkbox"/> Ja			<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> einmalig	<input type="checkbox"/> jährlich
<u>Ergebnishaushalt</u>			<u>Ergebnishaushalt:</u>		
:			:		
Produkt/ Konto :			Produkt/ Konto:		
	Aufwendungen	Erträge		Aufwendungen	Erträge
Alt:	0 €	0 €	Alt:	0 €	0 €
Neu:	0 €	0 €	Neu:	0 €	0 €
<u>Finanzhaushalt:</u>			<u>Finanzhaushalt</u>		
Produkt/ Konto					
:					
Maßnahme-Nr.:					
	Auszahlungen	Einzahlungen		Auszahlungen	Einzahlungen
Alt:	0 €	0 €	Alt:	0 €	0 €
Neu:	0 €	0 €	Neu:	0 €	0 €
Finanzielle Mittel stehen:					
<input type="checkbox"/>	auf anderem Produktkonto zur Verfügung (Deckungsvorschlag)				
	Ergebnishaushalt:	0 €	Produkt / Konto:		
	Finanzhaushalt:	0 €	Produkt / Konto:		
			Maßnahme-Nr.:		
<input type="checkbox"/>	nicht zur Verfügung (kein Deckungsvorschlag)				
Bemerkungen:					

Anlage/n

1	Rad- und Fußverkehrskonzept (öffentlich)
2	Anlage 1 - Kriterien der Defizitanalyse (öffentlich)

3	Anlage 2.1 - Defizitanalyse Innenstadt (öffentlich)
4	Anlage 2.2 - Defizitanalyse Kiefernheide (öffentlich)
5	Anlage 2.3 - Defizitanalyse Strelitz-Alt (öffentlich)
6	Anlage 2.4 - Defizitanalyse Zierke (öffentlich)
7	Anlage 2.5 - Defizitanalyse sonstiges Stadtgebiet (öffentlich)
8	Anlage 3 - Netzkategorie Radverkehr (öffentlich)
9	Anlage 4.1 - Maßnahmenkatalog Innenstadt (öffentlich)
10	Anlage 4.2 - Maßnahmenkatalog Kiefernheide (öffentlich)
11	Anlage 4.3 - Maßnahmenkatalog Strelitz-Alt (öffentlich)
12	Anlage 4.4 - Maßnahmenkatalog Zierke (öffentlich)
13	Anlage 4.5 - Maßnahmenkatalog Sonstiges Stadtgebiet (öffentlich)

Stadtpräsident

Siegel

Bürgermeister

Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans in Form eines Rad- und Fußverkehrskonzeptes für die Stadt Neustrelitz



Inhaltsverzeichnis

1	AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG	3
1.1	Historie.....	3
1.2	Aufgabenstellung.....	4
1.3	Untersuchungsgebiet.....	5
2	GRUNDLAGEN	6
2.1	Allgemeines.....	6
2.2	Ortsbesichtigungen.....	6
2.3	Fahrradzählstelle	6
2.4	Öffentlichkeitsbeteiligung	7
3	DEFIZITANALYSE.....	8
3.1	Vorgehensweise.....	8
3.2	Kriterien der Defizitanalyse	9
3.3	Schwachstellen	10
4	MAßNAHMENENTWICKLUNG	11
4.1	Planungsgrundsätze.....	11
4.1.1	Radwegenetz	11
4.1.2	Verkehrsanlagen	12
4.2	Maßnahmenkatalog.....	19
4.2.1	Neustrelitz/Innenstadt.....	20
4.2.2	Kiefernheide.....	41
4.2.3	Strelitz-Alt	49
4.2.4	Zierke	54
4.2.5	Weitere Maßnahmen zur touristischen Radverkehrsförderung.....	57
5	FAZIT	58
	Anlagenverzeichnis.....	59
	Abkürzungsverzeichnis	59
	Abbildungsverzeichnis	60
	Tabellenverzeichnis	62
	Quellenverzeichnis	63

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

1.1 Historie

Die Stadt Neustrelitz ist eine barocke Planstadt, welche als Residenzstadt im frühen 18. Jahrhundert gegründet wurde. Bis heute zeichnet sich der Stadtkern durch einen zentrischen Stadtaufbau mit dem Marktplatz als Mittelpunkt und strahlenförmig abgehenden Straßenverläufen aus. Der historische Stadtkern mit vielen Baudenkmalern ist bis heute weitestgehend erhalten.

Die Kulturstadt befindet sich mitten in der Mecklenburgischen Seenplatte und ist verkehrsgünstig an der B96, B193 und B198 gelegen. Sie erfüllt heute die Funktion eines Mittelzentrums und versorgt die nähere Umgebung mit einem wichtigen Teil an Infrastrukturanangeboten. Aktuell leben im gesamten Stadtgebiet ca. 20.630 Menschen (Stand 31.12.2021).

Die Stadt Neustrelitz liegt am Müritz-Nationalpark und ist ein beliebtes Urlaubsziel für Übernachtungs- und Tagestouristen. Der historische Stadtkern, die Sehenswürdigkeiten rund um das Areal des Schlossgartens, sowie die Neustrelitzer Kleinseenlandschaft sind unter anderem hoch frequentierte Reiseziele der Region. Zusätzlich zu den Sehenswürdigkeiten innerhalb des Stadtgebietes ist Neustrelitz auch der Start- und Zielpunkt von einigen Rad- und Wandertouren für die touristischen Verkehre. Die Gesamtheit an Einwohnern, Touristen als auch Ein- und Auspendler erzeugen täglich Verkehre, die sich innerhalb des bestehenden klassifizierten öffentlichen Straßennetzes der Stadt Neustrelitz verteilen.

1.2 Aufgabenstellung

Die Stadt Neustrelitz ist bestrebt, den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und Interessengruppen aus verkehrlicher Sicht gerecht zu werden. Diesbezüglich wurde der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Neustrelitz aus dem Jahr 2004 bereits im Jahr 2020 für den Kfz-Verkehr im Bereich des historischen Stadtkerns teilfortgeschrieben. Zuvor wurde im Jahr 2012 die Unterlage aktualisiert. Nun soll ergänzend dazu in einem weiteren Schritt der Rad- und Fußverkehr in den Blickpunkt gerückt werden.

Ziel der aktuellen Teilfortschreibung im Bereich des Rad- und Fußverkehrs soll es sein, die Grundlagen inhaltlich im Hinblick auf Aktualität und Vollständigkeit des Hauptwegenetzes zu überprüfen, Mängel und Lücken im bestehenden Geh- und Radwegenetz aufzudecken und zu benennen. Zusätzlich dazu sollen die Attraktivität und die Qualität des Geh- und Radwegenetzes gesteigert werden, um so die Sicherheit für alle Alters- und Interessengruppen zu erhöhen. Die zusätzlich bezweckte Senkung des Kfz-Verkehrs zieht gleichzeitig eine CO₂-Einsparung nach sich, welche neben der Attraktivitätssteigerung der Stadt für den Alltags- und Tourismusverkehr auch einen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

Als Grundlagen der Betrachtung werden ein Hauptradwegekonzept aus dem Jahr 2006 und ein Fußverkehrs-Check aus dem Jahr 2019 genutzt, in denen erste Maßnahmen und Strategien bereits entwickelt wurden.

Für die Teilfortschreibung des VEP im Bereich des Rad- und Fußverkehrs wird sich zunächst auf die umfangreiche Bestandsaufnahme konzentriert, um bestehende Schwachstellen im Verkehrsnetz zu identifizieren. Parallel dazu ist eine Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. Auf dieser Grundlage werden Einzelmaßnahmen zur Behandlung der identifizierten Schwachstellen entwickelt, sowie deren Umsetzbarkeit einschließlich Wechselwirkungen zwischen den Einzelmaßnahmen geprüft und bewertet.

1.3 Untersuchungsgebiet

Neustrelitz liegt etwa 100 km nördlich von Berlin, im Süden von Mecklenburg-Vorpommern und genießt eine zentrale Lage in der Mecklenburgischen Seenlandschaft. Die Stadt gliedert sich in die Stadtteile Neustrelitz/Innenstadt, Kiefernheide, Strelitz-Alt, Zierke, Fürstensee und Klein Trebbow (Abbildung 1).

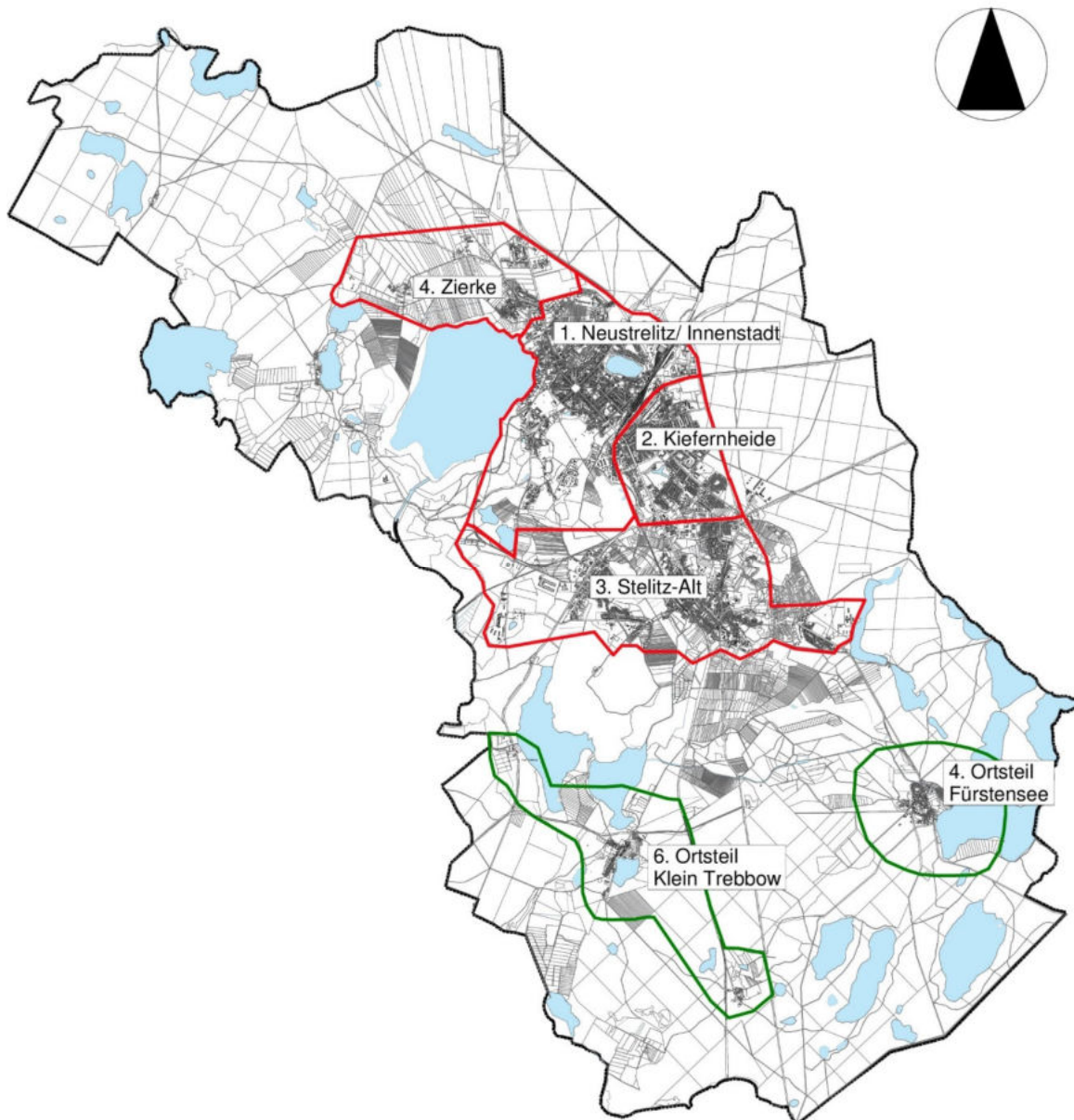


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet des Verkehrskonzepts [13]

Das Untersuchungsgebiet des VEP bezieht sich in erster Linie auf die zentral gelegenen Stadtgebiete der Neustrelitz/Innenstadt, Kiefernheide, Strelitz-Alt und Zierke. Die Randbereiche werden im Rahmen der Bearbeitung vor allem im Hinblick auf die Anbindung an die überregionalen Radwege näher betrachtet und in den weiteren Überlegungen als sonstiges Stadtgebiet bezeichnet.

2 Grundlagen

2.1 Allgemeines

Als Grundlage für die aktuelle Teilfortschreibung des VEP wurde die aktuelle verkehrliche Situation im Untersuchungsgebiet allumfassend analysiert. Durch umfangreiche Ortsbesichtigungen ist es möglich ein ganzheitliches Bild des aktuellen Bestands der Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet zu erhalten.

Durch ergänzende Maßnahmen wie beispielsweise die Anbringung einer temporären Fahrradzählstelle an zwei Standorten in der Stadt Neustrelitz konnte die verkehrliche Situation an einzelnen Punkten im Untersuchungsgebiet genauer betrachtet und analysiert werden.

2.2 Ortsbesichtigungen

Zur detaillierten Betrachtung von bereits bekannten Schwachstellen, zur Analyse von weiteren Problemstellungen und zur Bestandsaufnahme vor Ort wurde an mehreren Terminen die Stadt auf dem Rad, zu Fuß und mit dem Auto besichtigt. An den folgenden Tagen wurden Ortsbesichtigungen durchgeführt:

- 27. September 2021
- 28. September 2021
- 11. November 2021
- 08. Dezember 2021

Bei der Bestandsaufnahme wurden vor allem folgende Kriterien betrachtet:

- Aufnahme von Querschnitten und Breiten (Radweg, Gehweg, Fahrbahn)
- Oberflächenbeschaffenheit (Material und Zustand)
- Hindernisse (bspw. in Kreuzungsbereichen)
- Durchgängigkeit der Wegeführung
- Beschilderung (Benutzungspflicht, Wegweisung)
- Beobachtung des Verkehrsaufkommens
- Querungshilfen (Anzahl, Beschaffenheit)
- Fahrradabstellanlagen

2.3 Fahrradzählstelle

Zur weiteren Ermittlung von grundlegenden Daten ist es an manchen Stellen notwendig eine genauere Einschätzung über das Verkehrsaufkommen zu erhalten.

Die Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern e. V. (AGFK M-V) besitzt ein Radzählgerät, welches der Stadt Neustrelitz für einen Zeitraum von mehreren Wochen für eine Zählung zur Verfügung gestellt wurde.

Das Zählgerät wurde an zwei Standorten eingesetzt:

- Woldegker Chaussee (11. bis 25.11.2021)
- Strelitzer Chaussee (25.11. bis 09.12.2021)

Es ist zu beachten, dass die Witterung einen großen Einfluss auf das Radverkehrsaufkommen hat. In den Herbst- und Wintermonaten überwiegen die fahrradunfreundlichen Witterungsbedingungen (vor allem niedrige Temperaturen und feuchte Witterung), wodurch nur ein geringes Radverkehrsaufkommen erwartet wurde. Zudem traten im Dezember 2021 auch Schneebedingungen auf, was das Radverkehrsaufkommen temporär stark gesenkt hat.

Dennoch lassen sich aus den Daten die verkehrlichen Spitzen der Berufspendler im Früh- sowie Spätverkehr entlang der Radverkehrsstrecken an der Woldegker Chaussee sowie Strelitzer Chaussee ablesen. Die Daten wurden innerhalb der weiteren Bearbeitung mit betrachtet.

2.4 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Zuge der Konzepterarbeitung wurde im amtlichen Bekanntmachungsblatt der Stadt Neustrelitz „Strelitzer Echo“, Ausgabe 8 vom 19.06.2021 zum öffentlichen Austausch aufgerufen. Hinweise und Anregungen, die Stadt fußgänger- und fahrradfreundlicher zu entwickeln, konnten bis zum 31.07.2021 an das Amt für Stadtplanung und Grundstücksentwicklung übermittelt werden.

Die Schwachstellenanalyse sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmenentwürfe zur Behebung der Defizite wurden ab dem 28.02.2022 auf der Internetseite der Stadt unter der Rubrik „Bürgerbeteiligungen zu städtischen Planungen“ zur Diskussion und Möglichkeit der Einflussnahme auf den Inhalt des Fuß- und Radverkehrskonzeptes bereitgestellt.

3 Defizitanalyse

3.1 Vorgehensweise

Bei der Ermittlung von Defiziten wird im Rahmen der Konzeption eine pragmatische und praxisorientierte Vorgehensweise gewählt. Hierbei wird bewusst von den konventionellen „richtlinienhaften“ Methoden abgewichen.

Die praxisorientierte Analyse umfasst vor allem Ortsbesichtigungen der auftretenden Defizite. Die Ursachen-Wirkung-Zusammenhänge verkehrlicher Defizite werden dabei vor Ort erfasst und genau analysiert. Dabei sollen Erfahrungen und Ideen aus Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligungen in die Analyse einfließen. Die dadurch ermittelten Zusammenhänge geben unter Einbeziehung langjähriger Projekterfahrungen meist deutliche Hinweise auf geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation.

In der Defizitanalyse wurde schrittweise wie folgt vorgegangen:

- Während mehrerer **Ortsbesichtigungen** wurde eine Bestandsaufnahme gemacht, um Problemstellen im Stadtgebiet zu identifizieren.
- Eine **Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung** sollte die gefundenen Problemstellen erweitern bzw. bestätigen.
- Für die gefundenen Schwachstellen wurden **Ursache-Wirkung-Zusammenhänge** analysiert, um Gründe für die Problematik zu identifizieren.

3.2 Kriterien der Defizitanalyse

Im Vorfeld der Defizitanalyse wurden Kriterien hergeleitet, um zunächst festzulegen, was verkehrliche Schwachstellen sind. Im Weiteren wurden die einzelnen Streckenabschnitte der Stadt in Bezug auf die Schwachstellen geordnet.

Diese Kriterien wurden zur besseren Übersichtlichkeit in vier Kategorien zusammengefasst:

Kategorie 1 – Wegeführung	
Wegweisende Beschilderung	- Überprüfung der Verfügbarkeit, Positionierung, Erkennbarkeit und Begreifbarkeit von Beschilderung touristischer Ziele und wegweisender Beschilderung von Radverkehrsrouten
Stetigkeit der Wegeführung	- Überprüfung der Durchgängigkeit der Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr im Streckenverlauf einer Straße
Querungsmöglichkeiten	- Abschätzung eines Querungsbedarfes der Fahrbahn im Streckenverlauf einer Straße aufgrund von Bushaltestellen, Einzelhandelseinrichtungen, Schulen, Kindergärten u.v.m. - Überprüfung vorhandener Querungsmöglichkeiten auf Verfügbarkeit, Positionierung und Begreifbarkeit
Änderung der Wegenutzung	- Überprüfung der Verfügbarkeit, Positionierung und Begreifbarkeit von Übergangsbereichen bei veränderter Wegeführung des Radverkehrs (z.B. bei Änderung der Benutzungspflicht)
Kategorie 2 – Verkehrsraum	
Breiten	- Überprüfung der bestehenden Breiten der Seitenräume (Geh- und Radwege) auf Regelkonformität
Radverkehrsführung	- Überprüfung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn in Bezug auf Geschwindigkeitsniveau und Verkehrsstärke des Kfz-Verkehr sowie Fahrbahnquerschnitte
Kategorie 3 – Wegequalität	
Oberflächenbeschaffenheit	- Überprüfung der Oberflächenbeschaffenheit der Geh- und Radwegbereiche sowie der Fahrbahn in Bezug auf Nutzungsqualität und Verkehrssicherheit (u.a. Pflasterarten, Durchgängigkeit der Oberflächenbeschaffenheit, Schäden, Absackungen, Verwerfungen)
Borde/Bordsteinabsenkungen	- Überprüfung der Verfügbarkeit, Positionierung und Ausprägung von Übergangsbereichen für den Fuß- und Radverkehr an Knotenpunkten
Kategorie 4 – Verkehrssicherheit	
Objektive und subjektive Verkehrssicherheit	- Bewertung der allgemeinen Verkehrssicherheit im Verkehrsraum - Bewertung von Verflechtungsbereichen der Verkehrsteilnehmer - Bewertung der Befolgung und Akzeptanz vorgesehener Verkehrsführung

Tabelle 1: Kriterien der Defizitanalyse

Jedes Kriterium lässt sich je nach Schweregrad der verkehrlichen Schwachstelle in vier Farben einordnen (Grün – Gelb – Orange – Rot), wobei Grün anzeigt, dass keine Schwachstelle vorliegt und Rot, dass in Bezug auf das Kriterium in diesem Streckenzug ein Gefährdungs- bzw. Unfallrisiko besteht.

In der Anlage 1 sind die Kriterien mit dem Schweregrad der Schwachstelle dargestellt und im Detail erläutert.

3.3 Schwachstellen

Innerhalb der Ortsbesichtigungen, im Austausch mit Vertretern der Stadtverwaltung Neustrelitz sowie durch Hinweise von Anwohnern und Bürgern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung konnte eine ausführliche Defizitanalyse der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Neustrelitz durchgeführt werden. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die sich herausgestellten Defizite in den Stadtteilen. In Anlage 2 finden sich für jeden Stadtteil Übersichtstabellen der Kriterien-einteilung für jeden Straßenzug sowie weitere Erläuterungen der verkehrlichen Schwachstellen und Übersichtskarten.

Stadtgebiete	Konflikte und Schwachstellen
Neustrelitz/Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Lückenhafte Barrierefreiheit ➔ Fehlende/ungenügende Bordsteinabsenkungen ➔ Fehlende/ungenügende Querungshilfen für Fuß- und Radverkehr - Mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit in Radfahrbereichen (vor allem Fahrbahn) - Mangelhafte/ lückenhafte Fuß- und Radverkehrsführung - Unerlaubte Nutzung der Gehwege durch den Radverkehr - Unübersichtlicher Verkehrsraum - Einzelne Konfliktbereiche zwischen den Verkehrsteilnehmern (Fuß, Rad, Kfz) - Eingeschränkte Breiten im Wartebereich von Haltestellen - Keine eindeutige, ungenügend einsehbare oder fehlende Radwegweisung - Bedarf an Fahrradabstellanlagen
Kiefernheide	<ul style="list-style-type: none"> - Lückenhafte Barrierefreiheit ➔ Fehlende/ungenügende Bordsteinabsenkungen ➔ Fehlende/ungenügende Querungshilfen für Fußverkehr ➔ Mangelhafte Gehwegbeschaffenheit - Mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit in Radfahrbereichen - Mangelhafte/lückenhafte Fuß- und Radverkehrsführung - Unerlaubte Nutzung der Gehwege durch den Radverkehr - Einzelne Konfliktbereiche zwischen den Verkehrsteilnehmern (Fuß, Rad, Kfz) - Bedarf an Fahrradabstellanlagen
Strelitz-Alt	<ul style="list-style-type: none"> - Lückenhafte Barrierefreiheit ➔ Fehlende/ungenügende Bordsteinabsenkungen ➔ Fehlende Querungshilfen für Fuß- und Radverkehr ➔ Mangelhafte Gehwegbeschaffenheit - Mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit in Radfahrbereichen - Mangelhafte/ lückenhafte/uneindeutige Fuß- und Radverkehrsführung - Unerlaubte Nutzung der Gehwege durch den Radverkehr - Unübersichtlicher Verkehrsraum - Einzelne Konfliktbereiche zwischen den Verkehrsteilnehmern (Fuß, Rad, Kfz) - Fehlende/uneindeutige Radwegweisung - Bedarf an Fahrradabstellanlagen
Zierke	<ul style="list-style-type: none"> - Lückenhafte Barrierefreiheit ➔ Mangelhafte Gehwegbeschaffenheit - Lücken in der Wegeführung - Uneindeutige Führung des Radverkehrs

Tabelle 2: Übersicht von Konflikten und Schwachstellen in den untersuchten Stadtgebieten

4 Maßnahmenentwicklung

Aufbauend auf die Defizitanalyse wurden Maßnahmen in die Teilfortschreibung des VEP aufgenommen, mit denen die identifizierten Defizite im Fuß- und Radverkehrsnetz der Stadt Neustrelitz beseitigt bzw. vermindert werden können. Bei allen Maßnahmen wird das Ziel verfolgt, die Nutzungsqualität und Verkehrssicherheit der Infrastruktureinrichtung zu erhöhen bzw. zu sichern, um den nicht motorisierten Verkehr in seiner Mobilität zu unterstützen und zu fördern.

In den folgenden Ausführungen werden zunächst Auszüge aus den geltenden Verordnungen, Richtlinien und Empfehlungen in Bezug auf Geh- und Radwegeinfrastruktur (u.a. RAST 06, ERA 2010, EFA 2002) gegeben. Daraus ergeben sich bereits allgemeine Maßnahmen, die das gesamte Stadtgebiet gleichermaßen betreffen und vor allem bei zukünftigen Straßenbaumaßnahmen zu beachten sind.

Im Anschluss wird auf separate Bereiche in der Stadt Neustrelitz im Detail eingegangen und Maßnahmen beschrieben. Dabei wurden relevante Maßnahmen aus dem VEP 2004 sowie dessen Teilfortschreibung und dem Fußverkehrs-Check des FUSS e. V. von 2019 in diese Teilfortschreibung des VEP berücksichtigt.

4.1 Planungsgrundsätze

4.1.1 Radwegenetz

- Einteilung der Verkehrsinfrastruktur in Netzkategorien für den Radverkehr (gemäß RIN [8])
 - o Daraus ergeben sich Anforderungen an Verkehrsqualität, Sicherheit und Ausstattung
 - o Besonderes Augenmerk wird auf die Hauptverbindungen für den zielorientierten Alltagsverkehr gelegt (AR II bis IV & IR II bis IV)

			Anforderungen		
			Beleuchtung	Wegweisung	Winterdienst
Netzkategorien					
Außergemeindlicher Radverkehr (AR)					
Außerhalb bebauter Gebiete	AR II	Überregionale Radverkehrsverbindung		X	X
	AR III	Regionale Radverkehrsverbindung		X	x ¹⁾
	AR IV	Nähräumige Radverkehrsverbindung		x ¹⁾	x ¹⁾
Innergemeindlicher Radverkehr (IR)					
Innerhalb bebauter Gebiete	IR II	Radschnellverbindung	X	X	X
	IR III	Radhauptverbindung	X	X	X
	IR IV	Radverbindung	X	x ¹⁾	x ¹⁾
	IR V	Radverkehrsanbindung			

x¹⁾ sofern Teil des Wegweisungsnetzes

Tabelle 3: Netzkategorien für den Radverkehr [3]

4.1.2 Verkehrsanlagen

4.1.2.1 Anlagentyp

- Gemäß geltenden Richtlinien und Empfehlungen ergeben sich folgende Anforderungen in Bezug auf die Breiten der Verkehrsanlagen:

Anlagentyp	Breiten der Verkehrsanlagen	
Radverkehr auf der Fahrbahn		
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m
	Mindestmaß	1,25 m
Radfahrstreifen	Regelmaß	1,85 m
Radverkehr im Straßenseitenraum		
Einrichtungsweg	Regelmaß	2,00 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(1,60 m)
Beidseitiger Zweirichtungsweg	Regelmaß	2,50 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,00 m)
Einseitiger Zweirichtungsweg	Regelmaß	3,00 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,50 m)
Gemeinsamer Geh- und Radweg	70 (FG+R)/h	≥ 2,50 m
	100 (FG+R)/h	≥ 3,00 m
	150 (FG+R)/h	≥ 4,00 m
Fußverkehr		
Gehweg	Regelmaß	2,5 m
	Mindestmaß	1,8 m

Tabelle 4: Breitenmaße von Fuß- und Radverkehrsanlagen [3] [7]

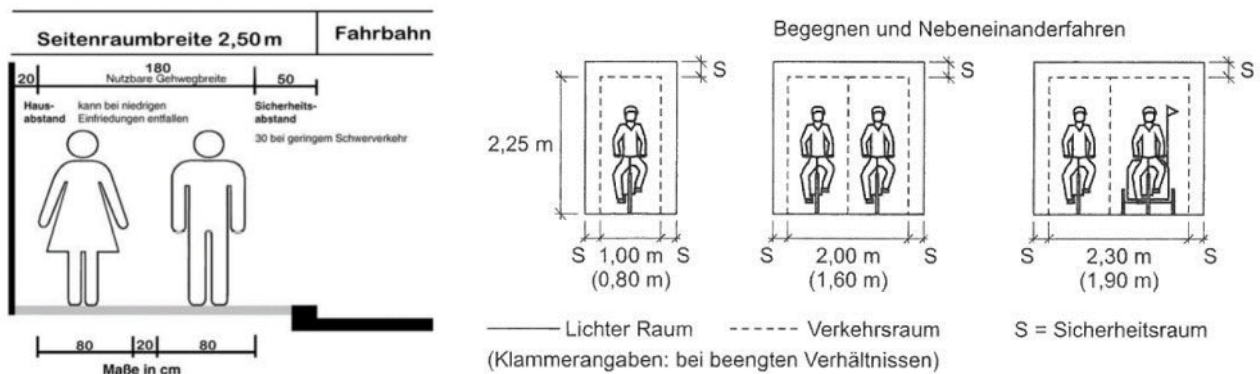


Abbildung 2: Verkehrsräume für den Geh- und Radverkehr [2] [3]

4.1.2.2 Fußverkehrsführung

- An angebauten Straßen sind bedarfsgerechte Fußverkehrsanlagen erforderlich
 - Einseitige Bebauung → Einseitiger Gehweg
 - Fahrbahnseite ohne Bebauung durch Fußverkehr genutzt (Bushaltestelle o.ä.)
 - Lücken in der Bebauung dürfen keine Lücken in der Fußgängeranlage mit sich bringen
- Barrierefreiheit beachten:
 - Hindernisfrei
 - Taktile und visuelle Abgrenzung des Seitenraums
 - Wenige Richtungsänderungen
 - Geringe Neigungen
 - Ggf. Anbringung taktiler Hilfen

4.1.2.3 Radverkehrsführung

Schutzstreifen

- Schutzstreifen sind ein Teil der Fahrbahn (unterbrochene Leitlinienmarkierung)
 - Dürfen im Bedarfsfall durch den Kfz-Verkehr befahren werden (z.B. Begegnungsfall zweier LKW)
 - Schwerverkehrsanteil maximal 1.000 SV/24h
- Breite eines Radschutzstreifens beträgt 1,50 m (mindestens 1,25 m)
- Verbleibende Fahrbahn muss den Begegnungsfall PKW/PKW ermöglichen (Regelbreite 5,00 m, mindestens 4,50 m)

Radfahrstreifen

- Dürfen durch den Kfz-Verkehr nicht benutzt werden (durchgezogene Leitlinienmarkierung)
- Straßenquerschnitt von mindestens 9,20 m notwendig
- Benutzungspflichtig für den Radverkehr (Beschilderung VZ 237)



VZ 237

Radverkehrsführung auf der Fahrbahn

- Fahrbahn ist für den Radverkehr benutzungspflichtig, wenn Seitenbereich nicht durch Beschilderung für den Radverkehr freigegeben wurde
- In Abhängigkeit von Geschwindigkeitsniveau, Kfz-Verkehrsstärke sowie Fahrbahnquerschnitt ist Radverkehr auf Fahrbahn verträglich
- Tempo-30-Zone: Radverkehr wird immer auf der Fahrbahn geführt (StVO) [10]

Baulich angelegte Radwege

- Bevorzugte Radverkehrsführung (gemäß ERA)
- Benutzungspflichtig für den Radverkehr (Beschilderung VZ 237)
- Getrennter Geh- und Radweg (Beschilderung VZ 241) ist ebenfalls benutzungspflichtig für den Radverkehr
 - Geh- und Radbereiche sind baulich (Grünstreifen o.ä.) oder visuell (unterschiedliche Oberflächen, Färbungen o.ä.) voneinander abzugrenzen
- Problem der Flächenverfügbarkeit in städtischen Gebieten



VZ 241

Gemeinsamer Geh- und Radweg

- Benutzungspflichtig für den Radverkehr (Beschilderung VZ 240)
- Einsatz nur in Bereichen mit geringer Netz- und Aufenthaltsfunktion (geringes Fuß- sowie Radverkehrsaufkommen)
 - o Radverkehr hat keinen Vorrang
 - o Fußverkehr soll Radverkehr vorbeifahren lassen
 - o Die Belange des Fußverkehrs sind besonders zu berücksichtigen. Beachtung, dass der Fußverkehr nicht aufgrund eines erhöhten Radverkehrsaufkommens in Randbereiche gedrängt wird



VZ 240

Gehweg mit Zusatz „Radverkehr frei“

- Beschilderung Gehweg (VZ 239) mit „Radverkehr frei“ (ZZ 1022-10)
- Radverkehr erhält Benutzungsrecht des Gehwegbereiches
 - Auf Fußverkehr ist Rücksicht zu nehmen
 - Radverkehr hat Schrittgeschwindigkeit zu fahren
- Gemäß RAST 06 ist die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr in Abhängigkeit der Kfz-Verkehrsstärke und der bestehenden Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn zu prüfen



VZ 239 / ZZ1022-10

Ergänzende Hinweise:

- Anwendung des Zusatzes „Radverkehr frei“ bei:
 - Gering zu erwartendem Fuß- und Radverkehrsaufkommen im Seitenbereich
 - Ausreichender Breite des Seitenbereiches
- Radverkehr auf Gehwegen hat ein erhöhtes Unfallpotential
 - Radverkehr wird auf Gehwegen oft nicht erwartet (v.a. an Knotenpunkten und Einmündungen)
 - Radverkehr auf der Fahrbahn wird vom Kfz-Verkehr besser wahrgenommen, weil der Radverkehr Kreuzungen und Einmündungen so befährt, wie der Kfz-Verkehr
 - Mischung des Fuß- und Radverkehrs mit deutlich verschiedenen Geschwindigkeitsniveaus
- Nutzung/Freigabe der Gehwege für Radverkehr mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis vorteilhaft
 - Sinnvoll vor allem bei unzureichender Qualität der Fahrbahnoberflächen, bei geringer Flächenverfügbarkeit im Fahrbahnbereich oder bei hohen Kfz-Verkehrsaufkommen
- Beschilderung in Tempo-30-Zonen nicht möglich
 - gem. STVO kein Radverkehr im Seitenbereich erlaubt

Radverkehr im Zweirichtungsverkehr

- Häufige Unfallursache (v.a. an Knotenpunkten)
- Ggf. besondere Anforderungen an Beschilderung und Markierung an Knotenpunkten erforderlich
- Freigabe von Radwegen für Zweirichtungsverkehr nur nach sorgfältiger Prüfung
 - o Zunächst (verbesserte) Querungsmöglichkeiten der Fahrbahnseiten in Betracht ziehen



Abbildung 3: Radverkehrsfurt im Zuge eines Zweirichtungsradweges [3]

Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung

- Stärkt Nutzenqualität aufgrund reduzierter Umwege für den Radverkehr
- Fahrbahn mindestens 3,00 m Breite mit ausreichend Ausweichmöglichkeiten
 - o Gewährleistung ausreichender Sichtverhältnisse
 - o Einhaltung von Parkverbotsregelungen
- Besondere Beachtung im Knotenbereich
 - o Radverkehr entgegen der Einbahnstraße kann unerwartet sein



Fahrradstraßen/Fahrradzonen

- Straßen dem Radverkehr vorbehalten
 - o Beschilderung mit VZ 244
- In Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h in der Spitzenstunde möglich (gemäß RAST)
- Weiterer Fahrzeugverkehr kann per Zusatzzeichen zugelassen werden (max. 30 km/h)
- Für Haupttradverbindungen geeignet → Bündelung Radverkehr
- Vorfahrtsbelange an Knotenpunkten und Kreuzungen sind besonders zu prüfen
- Fahrradzone überspannt mehrere Straßen in einem Gebiet (ähnlich Tempo-30-Zone)



VZ 244

4.1.2.4 Oberflächen und Niveauänderungen

- Grundsätze für Fuß- und Radwege:
 - o Leicht und angenehm zu begehen/befahren
 - o Durchgängige und rutschsichere Oberflächen (v. a. bei Nässe und Frost)
 - o Möglichst eben und frei von Hindernissen
 - Stabiler Unterbau um Verwerfungen und Absackungen zu vermeiden
 - o Über längere Entfernung einsehbar
 - o Freie Durchgangshöhe von 2,25 m (Beachtung von Werbetafeln oder Verkehrszeichen)
- Grundsätze sind auch bei Radverkehrsführungen auf Fahrbahnen zu beachten
- Gemäß RStO werden Rad- und Gehwege mit Asphaltdecke, Betondecke, Pflasterdecke bzw. Plattenbelag empfohlen [9]
- Möglichst gleiche Materialwahl und Farbgebung innerhalb einer Kommune zur besseren Wiedererkennung von Geh- und Radwegbereichen
- Oberflächengestaltung unter Beachtung des Denkmalschutzes:
 - o Radfahrbereiche mit separater Fahrbahnoberfläche (siehe Abbildung 4)



Abbildung 4: Sandberg in Neustrelitz – Beispiel für Radfahrbereiche auf Fahrbahnen mit Naturpflaster

- Oberflächenwechsel und Niveauänderungen (u.a. an Zufahrten)
 - o Bei Geh-/Radwegüberfahrten wird eine höhenmäßige und optische Durchgängigkeit angestrebt
 - o Geh-/Radwegüberfahrten sollten in Längsrichtung möglichst nicht durch Absenkungen, Borde und Materialwechsel unterbrochen werden
 - o Um Querneigung des Geh- und Radweges nicht zu erhöhen, ist die Breite für Höhenüberwindung zwischen Fahrbahn und Grundstückszufahrt gering zu halten (vorzugsweise Schrägborde)

- Regelmäßige Überprüfung/Begutachtung der Fuß- und Radverkehrsanlagen in Bezug auf die Oberflächenbeschaffenheit wird empfohlen (Absackungen, Verwerfungen, Schlaglöcher, Risse o. ä.)

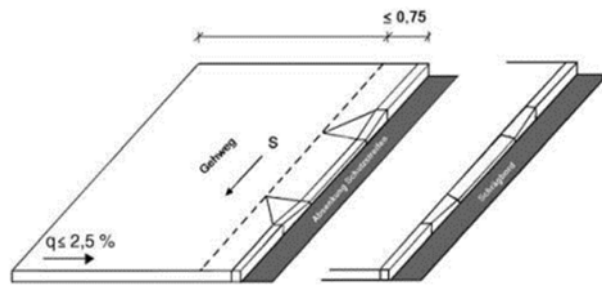


Abbildung 5: Ausbildung einer Geh-/Radwegüberführung [2]

4.1.2.5 Bordsteinabsenkungen und Querungsmöglichkeiten

Bordsteinabsenkungen

- Bordsteinabsenkungen sind einfache Übergangsbereiche von Fahrbahnen
 - o Auswirkungen der Bordsteinhöhe auf Barrierefreiheit verschiedener Nutzergruppen beachten (u. a. Sehbehinderte, Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen, Fahrrad)
- Höhen Bordstein in abgesenkten Bereichen
 - o Im Allgemeinen: 3 cm
 - o Barrierefreie Überquerungsstellen: 0 cm (Niveaugleich) in maximal 1 m Breite
 - Bei Bedarf und an breiten Querungsstellen und Fußgängerfurten
 - o Querungsstellen für den Radverkehr: 0 cm (Niveaugleich zur Fahrbahn)
 - An ausgewiesenen Radwegen

Querungsmöglichkeiten

- Querungsanlagen bieten dem querenden Fuß- und Radverkehr eine bauliche Unterstützung zur sicheren Querung der Fahrbahn
- Sichtbeziehungen zwischen dem querenden Fuß-/Radverkehr und dem Kfz-Verkehr ist sicherzustellen
- Querungsanlagen sinnvoll, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen zu rechnen ist (Kinder, Ältere, mobilitätseingeschränkte Menschen)
- Querungsanlagen notwendig, wenn Kfz-Verkehrsstärke > 1.000 Kfz/h (bei 50 km/h)

Einsatzbereich	Breite der Insel	Breite der Wartefläche
Überquerungsanlage für Fußgänger	2,00 m	4,00 m
Überquerungsanlage für Radfahrer und Rollstuhlfahrer	2,50 m – 3,00 m	≥ 4,00 m

Tabelle 5: Breiten von Mittelinseln und Wartebereichen [2]

Mittelinsel:

- Inseln möglichst in direkter Achse des Querungsbedarfs legen
- Mit oder ohne Verschwenk der Fahrbahn möglich
- Beachtung der freien Sichtverhältnisse und der deutlichen Erkennbarkeit
- Inselbreite, sodass ausreichend Wartefläche für Fuß- und Radverkehr

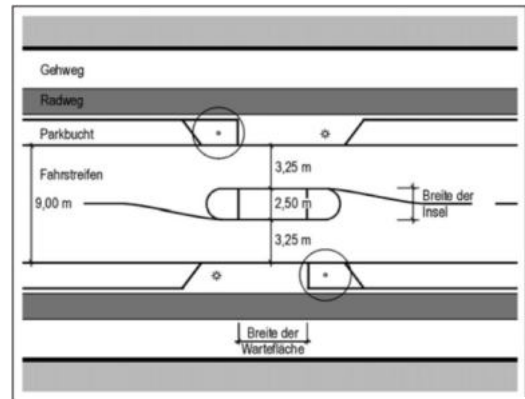


Abbildung 6: Prinzipskizze einer Mittelinsel als Querungshilfe [7]

Vorgezogene Seitenräume:

- Bereichsweise Unterbrechung von Parkstreifen oder Grünstreifen
- Einengung des Fahrbahnbereiches möglich
 - Verbessert Erkennbarkeit der Querung
 - Verbessert Sichtverhältnisse
- Mind. 5,00 m lang
- Beachtung der freien Sichtverhältnisse und der deutlichen Erkennbarkeit

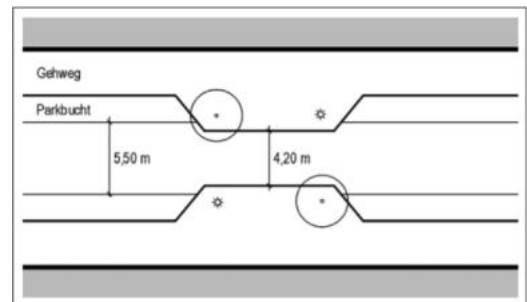


Abbildung 7: Prinzipskizze von vorgezogenen Seitenräumen als Querungshilfe [7]

Fußgängerüberwege (FGÜ):

- Anforderungen:
 - Innerhalb geschlossener Ortschaften
 - Geschwindigkeit ≤ 50 km/h
 - Beidseitiger Gehweg
 - Nur an zweistreifigen Fahrbahnen (je eine Richtungsfahrbahn)
 - Abhängig von Fußverkehrs- und Kfz-Verkehrsstärke (Tabelle 6)
 - Überwege und Wartebereiche müssen bei Tag und bei Nacht gut sichtbar sein (Beleuchtung notwendig)
 - FGÜ sind in Mecklenburg-Vorpommern durch die zuständigen Straßenbau- bzw. Straßenverkehrsbehörden genehmigungspflichtig



Abbildung 8: Beispiel eines Fußgängerüberweges

		Kfz/h					
		0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	über 750
Fg/h	0-50						
	50-100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
	100-150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
	über 150		FGÜ möglich				

Tabelle 6: Einsatzbereiche Fußgängerüberweg nach Verkehrsaufkommen Kfz und Fußverkehr [7]

- Lichtsignalanlagen (LSA):
 - Zur Steuerung der einzelnen Verkehrsströme und Verkehrsteilnehmer an einem Knotenpunkt
 - Fußgängerschutzanlagen dienen als sichere Querung des Fußverkehrs über die Fahrbahn
 - LSA-Steuerung werden gemäß RiLSA (Richtlinie für Lichtsignalanlage) erstellt
 - Kfz-Verkehr sind maßgebende Verkehrsströme bei einer LSA-Steuerung
 - Fuß-/Radverkehrsströme meist nur auf Anforderung freigegeben (Taster)
 - Erhöhung der Priorität von Fuß-/Radverkehr an LSA
 - Freigabe der Fuß-/Radverkehrsströme ohne separate Anforderung
 - Fuß-/Radverkehrsströme erhalten innerhalb jedes LSA-Umlaufs eine Freigabe
 - Schnelligkeit und Flexibilität einer LSA-Steuerung wird minimiert
 - Dauergrün der Fuß-/Radverkehrsströme an Fußgängerschutzanlagen
 - Freigabe des Kfz-Verkehrs erst nach Anforderung
 - Deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrsflusses
 - LSA müssen mit Detektionseinrichtungen in jeder Kfz-Zufahrt versehen sein
 - Ampelphase mit Rundumgrün für Fuß-/Radverkehrsströme
 - Alle Fuß-/Radfurten an einer LSA werden gleichzeitig freigegeben
 - Die Länge der Freigabe ermöglicht die Querung über mindestens zwei Furten
 - Ermöglicht dem Fuß-/Radverkehr das schnelle diagonale Queren eines Verkehrsknotenpunktes

4.1.2.6 Abstellmöglichkeiten Radverkehr

- Anforderungen:
 - Abstellanlagen möglichst zielnah
 - Anforderungen und Bauart gemäß DIN 79008
 - Bauart der Abstellanlagen sollte so gewählt werden, dass Vor- oder Hinterrad bequem mit einem kurzen Schloss gesichert werden kann und das Fahrrad gegen Umkippen/Wegrollen gesichert ist
 - Überdachung empfohlen im Bereich mit langer Abstelldauer > 6 h (Arbeitsplatz, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Krankenhäuser usw.)
 - Beleuchtung der Abstellmöglichkeiten sollte direkt (über den Abstellmöglichkeiten) oder indirekt (durch Straßenbeleuchtung) vorhanden sein
 - Es ist zu prüfen, ob durch Anforderungen des Denkmalschutzes Einschränkungen bei der Modellauswahl bestehen
- Bedarf an Abstellmöglichkeiten:
 - Ausreichende Anzahl sollte vorhanden sein
 - Als Grundlage kann eine Fahrradstellplatzverordnung/-satzung erstellt werden
 - Bedarf an Gebäuden und Einrichtungen wird anhand von Bezugsgrößen für jeden Anwendungsfall geschätzt
 - Bedarf im öffentlichen Raum wird vor allem über Zählung und Befragungen ermittelt
- Lademöglichkeiten für E-Bikes:
 - Bedarf ist abhängig von Zielgruppe, Weglänge, Parkdauer und Zielort
 - Bei Wegstrecken bis zu 25 km ist ein Ladevorgang nicht notwendig
 - Bei Kurzaufhalten (bis zu 2 h) sind Ladevorgänge entbehrlich
 - Aufgrund der Anzahl der verschiedenen Ladevorrichtungen müssen Nutzer Ladegeräte mitführen

4.2 Maßnahmenkatalog

Die Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr in der Stadt Neustrelitz wurden in einem Katalog zusammengefasst. In den Anlagen 4 finden sich Tabellen, in denen die empfohlenen Maßnahmen für einen Straßenzug stichpunktartig zusammengefasst sind.

Für einige Streckenzüge werden umfangreichere Maßnahmenpakete empfohlen bzw. ist es notwendig die Maßnahmen im Detail zu erläutern, mit Bildern und Abbildungen zu visualisieren oder in einen Kontext mit anderen Maßnahmen zu setzen. Diese Erläuterungen finden sich in den folgenden Ausführungen in textlicher Form.

Grundsätzlich werden die Maßnahmen in kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen eingeordnet:

- **Kurzfristige Maßnahmen:** Das sind vor allem verkehrstechnische/betriebliche Maßnahmen mit ggf. begleitenden baulichen Folgehandlungen, welche innerhalb kurzer Planungs- und Realisierungszeit sowie mit relativ geringem Kosteneinsatz realisiert werden können.
- **Mittel- und langfristige Maßnahmen:** Hierzu gehören grundlegende Veränderungen der Verkehrsanlagen bzw. der großräumigen Verkehrsführung mit baulichen Maßnahmen an der Strecke bzw. an den Knotenpunkten (KP). Diese Maßnahmen gehen meist mit einem erhöhten Planungs- und Kostenaufwand einher.

4.2.1 Neustrelitz/Innenstadt

In Anlage 3.1 wurde das Straßen-/Streckennetz der Innenstadt gemäß den Funktionen einzelner Streckenzüge für die Radverkehrsführung in Kategorien eingeteilt, woraus sich gewisse Anforderungen an die Ausstattung und Pflege der Infrastruktur ergeben.

4.2.1.1 Straßenzüge der Innenstadtumfahrung

4.2.1.1.1 Semmelweisstraße

- Einrichtung einer einheitlichen Radverkehrsführung entlang der Innenstadtumfahrung
 - Radverkehr sollte überwiegend auf der Fahrbahn vorgesehen werden
 - Erhöhte Mobilitätsqualität für den „schnellen“ Radverkehr (vor allem Pendlerverkehr)

Variante 1: Radbenutzungsrecht im Seitenraum

- Ausweisung der Seitenbereiche zu Fußwegen mit Zusatz „Radverkehr frei“
 - Nur in Bereichen mit gering erwartetem Fußverkehrsaufkommen sowie ausreichender Breite des Seitenraums empfohlen
 - Ermöglicht/erlaubt Radverkehr in sicheren Bereichen (unabhängig vom Kfz-Verkehr)
 - Auf die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs ist besondere Rücksicht zu nehmen

Variante 2: Herrichtung von Radschutzstreifen auf der Fahrbahn

- Einrichtung eines Schutzstreifens als Radverkehrsführung auf der Fahrbahn an der Straßenseite zum Stadthafen
 - Radschutzstreifen mit 1,25 m Breite möglich (verbleibende Fahrbahnbreite 2,25 m)
 - Lückenschluss der Radverkehrsführung zwischen der Zierker Straße und Useriner Straße (jeweils bestehende Radschutzstreifen)
 - Gegenüberliegende Fahrbahnseite kein Radschutzstreifen möglich, da sich die Fahrbahnbreite vor allem im Kurvenverläufe der Semmelweisstraße soweit reduziert, dass der minimale Fahrbahnbereich von 2,25 m für den Pkw-Verkehr nicht mehr gegeben ist.
 - Schutzstreifen ist durch Markierung und/oder Fahrbereich mit anderer Oberfläche zu visualisieren



Abbildung 9: Radschutzstreifen Semmelweisstraße
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

4.2.1.1.2 An der Promenade/ Tiergartenstraße

- **Empfehlung:** Herrichtung einer lückenlosen wegweisenden Beschilderung für den Fernradverkehr (vor allem An der Promenade)
- Einrichtung einer einheitlichen Radverkehrsführung entlang der Innenstadtumfahrung
 - Radverkehr sollte überwiegend auf der Fahrbahn vorgesehen werden
 - Erhöhte Mobilitätsqualität für den „schnellen“ Radverkehr (vor allem Pendlerverkehr)
 - **Empfehlung:** Ausweisung der Seitenbereiche zu Fußwegen mit Zusatz „Radverkehr frei“
 - Nur in Bereichen mit gering erwartetem Fußverkehrsaufkommen sowie ausreichender Breite des Seitenraums
 - Ermöglicht/erlaubt Radverkehr in sicheren Bereichen (unabhängig vom Kfz-Verkehr)
 - Auf die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs ist besondere Rücksicht zu nehmen
- In Bereichen mit unzureichenden Breiten/Querschnitten im Seitenbereich bzw. in Bereichen mit erhöhter Unfallgefahr zwischen Fuß- und Radverkehr im Seitenbereich sollte der Radverkehr aktiv auf die Fahrbahn geführt werden (Radschutzstreifen)
 - Bushaltestellen in der Tiergartenstr. (Abbildung 10)
 - Kurvenbereich Tiergartenstr. Höhe Töpferstr. (Abbildung 10)
 - Busparkplatz Friedrich-Wilhelm-Buttel-Platz (Abbildung 11)
 - Kurvenbereich Tiergartenstr. Höhe Platz am Tiergarten (Abbildung 12)

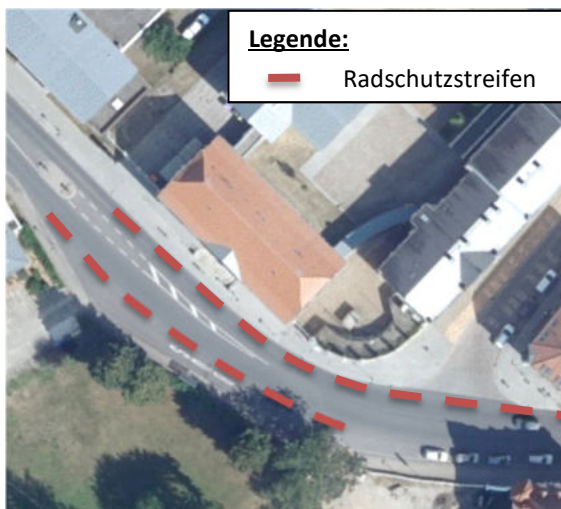


Abbildung 11: Radschutzstreifen Tiergartenstr. [4]
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

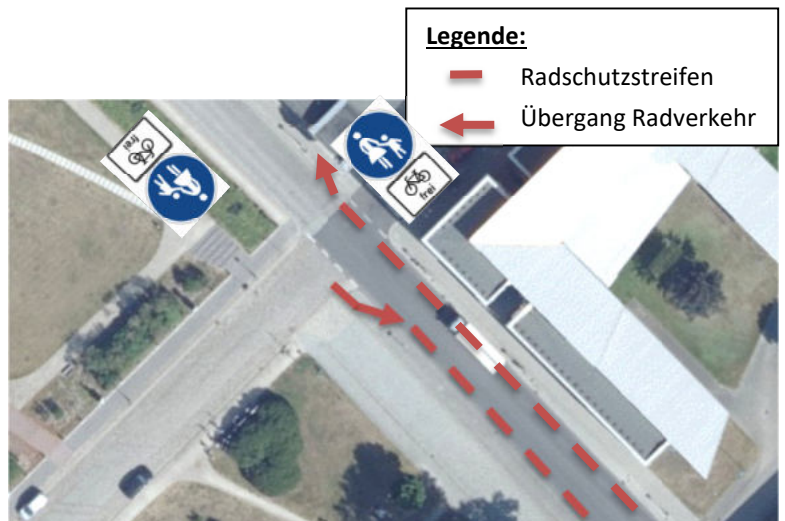


Abbildung 10: Übergang auf die Fahrbahn F.-W.-Buttel-Platz
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- Im Streckenzug der Tiergartenstr. sowie An der Promenade ist die Einrichtung eines durchgehenden Radschutzstreifens denkbar (ausreichende Straßenquerschnitte)
 - Es ist zu beachten, dass die bestehenden Stellplätze des ruhenden Kfz-Verkehrs entlang des Streckenzugs die durchgehende Radwegeführung unterbrechen würden und daher zu entfernen wären. Aufgrund der touristisch als auch arbeitsplatzbedingten Notwendigkeit ausreichend zur Verfügung stehender Parkmöglichkeiten, wird diese Empfehlung in der Umsetzung als unrealistisch eingeschätzt.

4.2.1.1.3 Platz am Tiergarten

- Umstrukturierung der Radverkehrsführung am Kreisverkehrsplatz
 - **Empfehlung:** Herrichtung eines umlaufenden Radverkehrsbereiches
 - Ausweisung als getrennte Geh- und Radwege (VZ 241)
 - Radwegbreite 2,00 m mit gesonderter Oberfläche/Farbgebung
 - Rückbau der Beschilderung „Radverkehr absteigen“ an Querungsstellen des Kreisverkehrs
 - Auffangradwege (Beispiel Abbildung 12) im Bereich der Friedrich-Wilhelm-Str. und Tiergartenstr. (Übergänge zwischen Fahrbahn und Seitenbereich)
 - Siehe Maßnahme Friedrich-Wilhelm-Str. und Tiergartenstr. (Radschutzstreifen)
 - Siehe Maßnahme Strelitzer Str. (Radverkehrsführung und Freigabe Einbahnstraße)
 - Rückbau der Beschilderung „Radverkehr frei“ an Fußverkehrswegen (Abbildung 13)
 - Radverkehr wird damit das Benutzungsrecht des Gehweges genommen
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit an Engstellen der Gehwege (Tiergartenstr.)
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Gehwegen mit hohem Fußverkehrsanteil (Strelitzer Str.)



Abbildung 13: Beispiel Auffangradweg an Kreisverkehren



Abbildung 12: Beschilderung „Radfahrer frei“ an Tiergartenstraße

- Verdeutlichung der Fußverkehrsführung am Kreisverkehrsplatz
 - **Empfehlung:** Herrichtung von Fußgängerüberwegen an den Überquerungsstellen
 - Beachtung der ausreichenden Kennzeichnung und Beleuchtung der Fußgängerüberwege
 - Vorzugsweise Herrichtung einer gesonderten Fahrbahnoberfläche im Querungsbereich der Strelitzer Str.
 - Ebene und barrierefreie Oberfläche
 - ggf. mit Aufpflasterung (vgl. KP Glambecker Str./Hohenzieritzer Str.)
 - Weiterer Effekt: Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus im Kreisverkehr aufgrund der Fußgängerüberwege

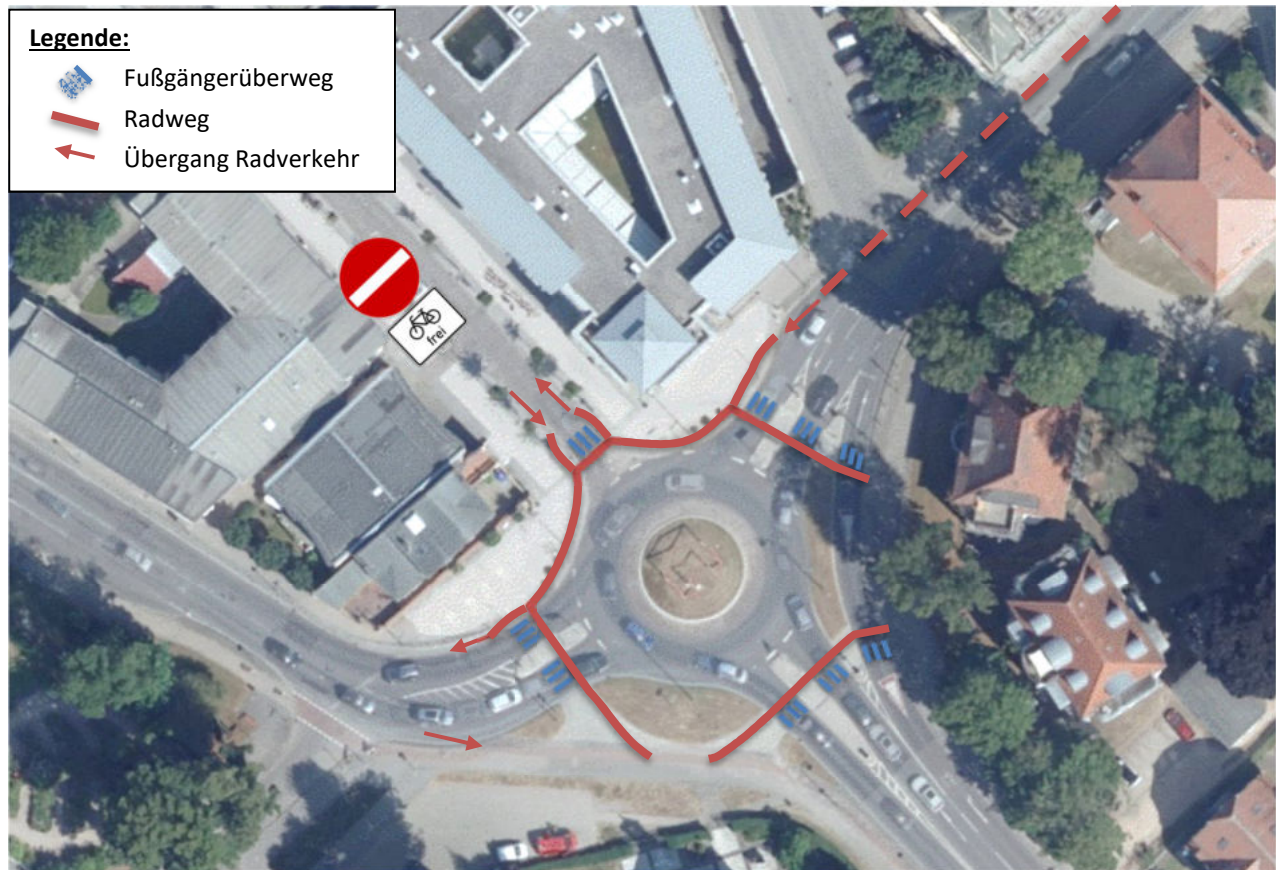


Abbildung 14: Fuß- und Radverkehrsführung am Platz am Tiergarten [4]

(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

4.2.1.1.4 Friedrich-Wilhelm-Straße

- Einrichtung einer einheitlichen Radverkehrsführung entlang der Innenstadtumfahrung
 - Radverkehr sollte überwiegend auf der Fahrbahn vorgesehen werden
 - Erhöhte Mobilitätsqualität für den „schnellen“ Radverkehr (vor allem Pendlerverkehr)
 - **Empfehlung:** Ausweisung der Seitenbereiche zu Fußwegen mit Zusatz „Radverkehr frei“
 - Als Ausnahme davon der separate Radweg auf dem Abschnitt zwischen Marienstraße und Augustastraße
 - Nur in Bereichen mit gering erwartetem Fußverkehrsaufkommen sowie ausreichender Breite des Seitenraums
 - Radverkehr wird Nutzungsrecht der Gehwege gegeben
 - Ermöglicht/erlaubt Radverkehr in sicheren Bereichen (unabhängig vom Kfz-Verkehr)
 - Auf die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs ist besondere Rücksicht zu nehmen
 - Im Streckenzug der Friedrich-Wilhelm-Str. ist die Einrichtung eines durchgehenden Radschutzstreifens denkbar (ausreichende Straßenquerschnitt)
 - Es ist zu beachten, dass die bestehenden Stellplätze des ruhenden Kfz-Verkehrs entlang des Streckenzüge die durchgehende Radwegführung unterbrechen würden und daher zu entfernen wären. Aufgrund der Notwendigkeit ausreichend zur Verfügung stehender Parkmöglichkeiten, wird diese Empfehlung in der Umsetzung als unrealistisch eingeschätzt.

- **Empfehlung:** Positionsänderung der bestehenden wegweisenden Beschilderung für den Fernradverkehr in Richtung Louisenstr. (Höhe Marienstr.) von der Fahrbahnkante in das Sichtfeld des Radverkehrs auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg
 - o Im Streckenabschnitt zwischen der Louisenstr. und Marienstr. wäre die Anlage von Übergängen vorteilhaft, um dem Radverkehr den Wechsel vom Seitenbereich auf die Fahrbahn zu ermöglichen
 - Radverkehr aus Richtung Kreisverkehr am Tiergarten in Richtung Louisenstr. erhält im Bereich der Zufahrt Rudi-Arndt-Platz eine Übergangsmöglichkeit
 - Radverkehr aus Richtung Louisenstr. in Richtung Kreisverkehr am Tiergarten erhält nach dem Knotenpunkt Augustastr. eine Übergangsmöglichkeit
 - o **Empfehlung:** Einrichten eines Radschutzstreifens auf der Fahrbahn im Streckenabschnitt zwischen Augustastr. und Kreisverkehr am Tiergarten, um allen Verkehrsteilnehmern zu verdeutlichen, dass Radverkehr auf der Fahrbahn zu beachten ist
- Im Bereich Marienstr. besteht ein erhöhter Querungsbedarf aufgrund des Bahnhofs
 - o **Empfehlung:** Herstellung einer Querungshilfe mit Mittelinsel
 - Entsprechender Verschwenk der Fahrbahn in diesem Bereich erforderlich
 - Maßnahmen bereits im Fußverkehrs-Check 2019 aufgeführt



Abbildung 15: Querungsmöglichkeit und Radverkehrsführung Friedrich-Wilhelm-Str. Höhe Marienstr. [4]
 (Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

4.2.1.1.5 Louisenstraße

- Einrichtung einer einheitlichen Radverkehrsführung entlang der Innenstadtumfahrung
 - Radverkehr sollte überwiegend auf der Fahrbahn vorgesehen werden
 - Erhöhte Mobilitätsqualität für den „schnellen“ Radverkehr (vor allem Pendlerverkehr)
 - **Empfehlung:** Ausweisung der Seitenbereiche zu Fußwegen mit Zusatz „Radverkehr frei“
 - Nur in Bereichen mit gering erwartetem Fußverkehrsaufkommen sowie ausreichender Breite des Seitenraums
 - Radverkehr wird Nutzungsrecht der Gehwege gegeben
 - Ermöglicht/erlaubt Radverkehr in sicheren Bereichen (unabhängig vom Kfz-Verkehr)
 - Auf die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs ist besondere Rücksicht zu nehmen
- Radverkehrsführung zwischen Hohenzieritzer Str. und Milowsgang ordnen
 - **Empfehlung:** Führung des Radverkehrs in Richtung Milowsgang auf der Fahrbahn
 - Andeutung eines Schutzstreifens im Knotenbereich Hohenzieritzer Str.
 - Herstellung eines Übergangsbereiches zwischen Fahrbahn und Seitenraum auf Höhe Milowsgang



Abbildung 16: Querungsmöglichkeit und Radverkehrsführung Louisenstr. Höhe Milowsgang [4]
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- Querungsbereiche für den Fußverkehr ausbauen
 - **Empfehlung:** Ausbau des Querungsbereiches über den Knotenarm Milowsgang
 - Herstellung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche im Übergangsbereich
 - Ggf. Herstellung des Querungsbereiches als Aufpflasterung zur Geschwindigkeitsreduktion des kreuzenden Kfz-Verkehrs
 - Maßnahme bereits im Fußverkehrs-Check 2019 aufgeführt
 - Erhöht Verkehrssicherheit in diesem Bereich vor allem in Hinblick auf den Schülerverkehr
 - **Empfehlung:** Herstellung einer breiten Mittelinsel im Bereich des Vorplatzes
 - Entsprechender Verschwenk der Fahrbahn in diesem Bereich erforderlich
 - Maßnahme bereits im Fußverkehrs-Check 2019 aufgeführt
 - Bietet dem Schülerverkehr eine verkehrssichere Querungsmöglichkeit

- Beachten: Mit steigender Länge einer Querungsmöglichkeit/Mittelinsel nimmt auch der Verflechtungsbereich zwischen Kfz und Fuß-/Radverkehr zu, welcher von den Verkehrsteilnehmern gleichzeitig beobachtet/erfasst werden muss



Abbildung 17: Querungsmöglichkeit Louisenstr. am Carolinum [4]
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

4.2.1.2 Markt und Zufahrtsstraßen

4.2.1.2.1 Markt

- Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit vor allem für den Fuß- und Radverkehr sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität auf dem Markt erforderlich
 - Aufnahme von Maßnahmen aus der Teilfortschreibung des VEP 2020 für den Kfz-Verkehr sowie dem Fußverkehrs-Check 2019
 - Fahrtverbotszone für Schwerverkehr auf den Straßen innerhalb der Innenstadtumfahrung ist eine elementare Maßnahme zur Verkehrsberuhigung auf dem Markt

Variante 1: Geh- und Radverkehrsbereich

- **Empfehlung:** Anlage eines umlaufenden Bereiches für den Geh- und/oder Radverkehr
 - Führung des Fußverkehrs im Bereich der bestehenden Steinplatten
 - Gehbereich ist baulich (Bordsteinkante) von Fahrbahn und Parkplätzen abzugrenzen und mit einer ebenen Oberfläche unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte auszubilden
 - Die ungeordnete Zufahrt zu den Parkplätzen über die Kreisfahrbahn wird damit verhindert
 - Herrichtung von Querungsbereichen mit ebenen Oberflächen an den Zufahrtsstraßen des Kreisverkehrs
 - Führung des Radverkehrs auf einem kreisrunden Radweg entlang der Kfz-Kreisfahrbahn
 - Radfahrbereich sollte mit einer ebenen und fahrradfreundlichen Oberfläche ausgebildet werden
 - *Hinweis:* Bei der Einrichtung eines Radfahrbereiches auf der bestehenden Fahrbahnoberfläche der Kreisfahrbahn wird nur eine geringe Nutzungsakzeptanz erwartet, da die Oberfläche für den Radverkehr unangenehm zu befahren ist. Es wird

angenommen, dass die bestehenden glatten Steinplatten dennoch weiter genutzt werden.

- Eine farbliche Abtrennung zur Kfz-Fahrbahn sowie die Verwendung von Fahrradpiktogrammen auf dem Radweg wird empfohlen
 - Bestehende Verkehrsorganisation bleibt als Kreisverkehr bestehen
 - Kreisfahrbahn von 8,0 m verbleibt

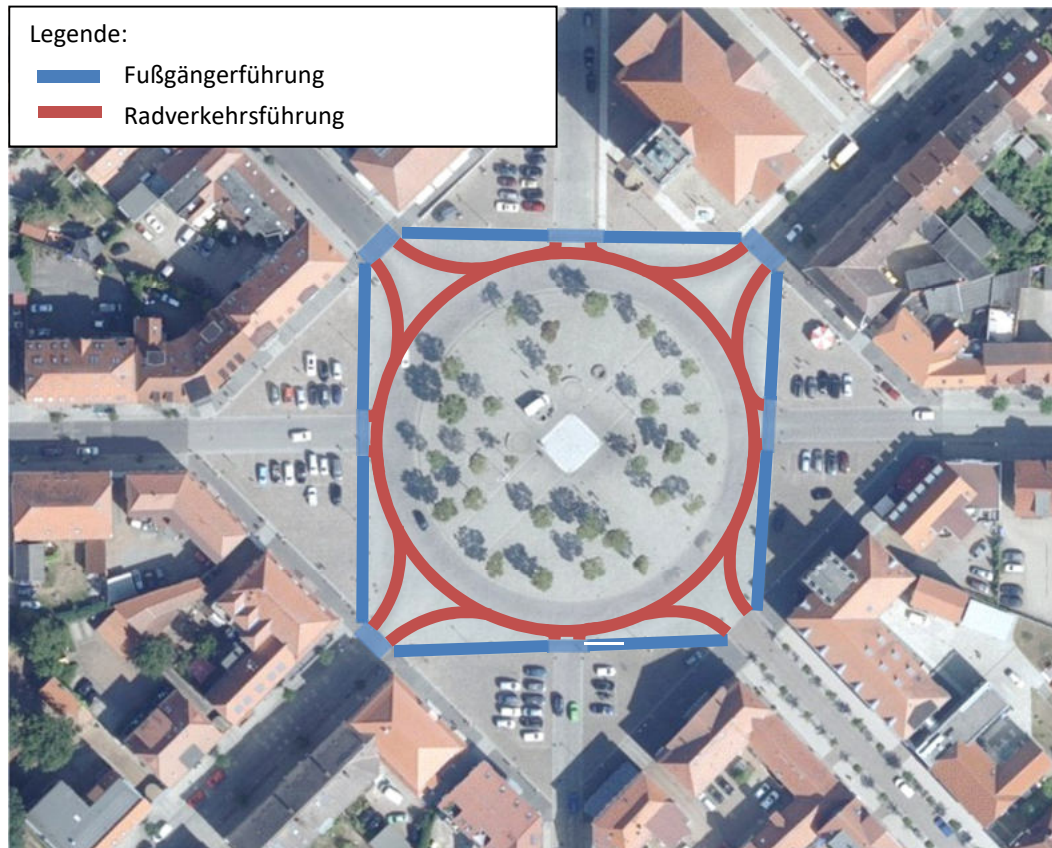


Abbildung 18: Markt mit umlaufenden Geh- und Radverkehrsbereichen [4]
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

Variante 2: Teilspernung

- **Empfehlung:** Teilspernung der Kreisfahrbahn zwischen der Töpferstr. und Bruchstr. (Omega-Form der Kreisfahrbahn)
 - Bruchstr. bildet die erste Zufahrt zum Markt und die Töpferstr. die letzte Ausfahrt
 - Gemäß Empfehlungen der Teilfortschreibung des VEP 2020 wird die bestehende Einbahnstraßenrichtung der Töpferstr. vom Markt in Richtung Tiergartenstr. geändert
 - Gemäß Empfehlungen der Teilfortschreibung des VEP 2020 wird die Schloßstraße für den Kfz-Verkehr im Zweirichtungsverkehr freigegeben
 - Erweiterung der Fußgängerzone Strelitzer Str. bis zur Marktmitte möglich
 - Erweiterung der Fußgängerzone bringt dem Fuß- und Radverkehr sowie dem Wochenmarkt mehr Raum
 - Herrichtung einer ebenen und fußverkehrsfreundlichen Oberfläche im gesamten Bereich der Fußgängerzone vorteilhaft
 - Durchfahrt der Fußgängerzone für den Kfz-Verkehr verboten, freie Durchfahrt für ÖPNV und Radverkehr
 - Städtebauliche Trennelemente/Teilaufpflasterungen sowie entsprechende Beschilderung an Zufahrtspunkt der Fußgängerzone notwendig

- Die bestehenden Zufahrtsstraßen zum Markt bleiben wie im Bestand befahrbar
 - Der Verkehr in der Bruchstr. sowie der Glambecker Str. vom Markt weg wird sich aufgrund der Teilspernung des Marktes reduzieren

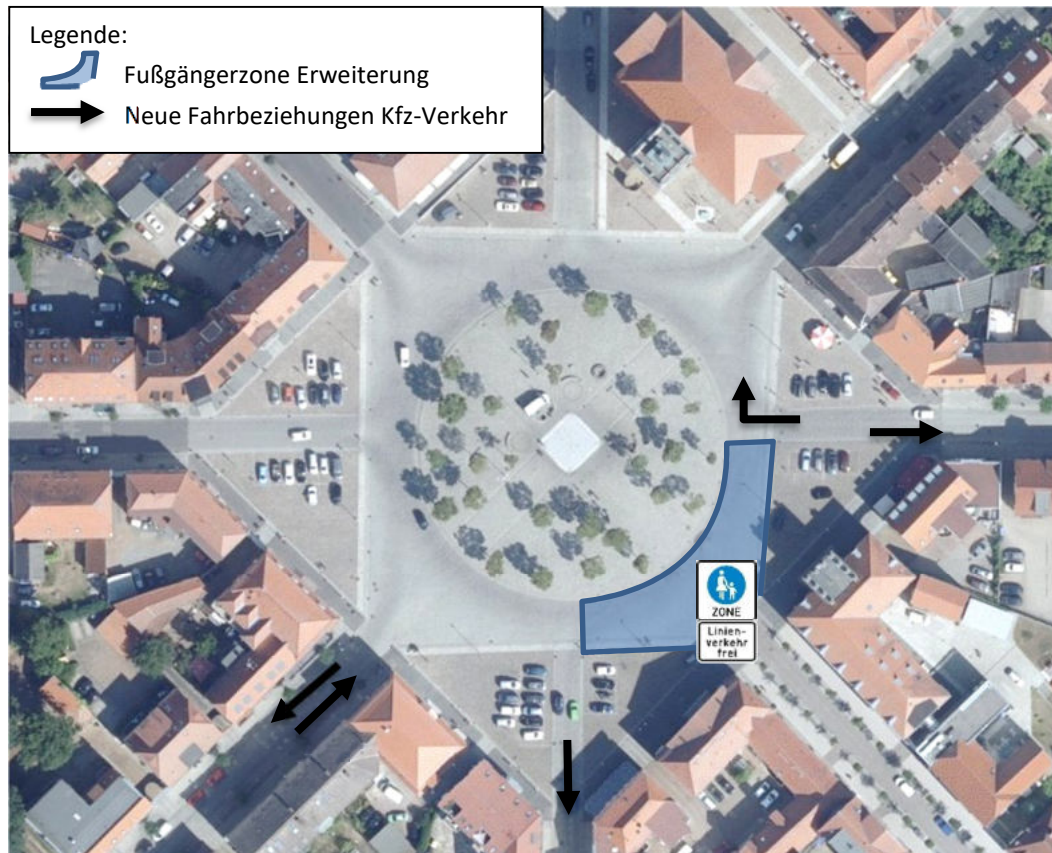


Abbildung 19: Markt mit Erweiterung der Fußgängerzone [4]
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

Variante 3: Bereichsregelung

- **Empfehlung:** Ausbildung des Marktes zum verkehrsberuhigten Bereich oder Shared Space
 - Fuß- und Radverkehr erhält Vorrang im gesamten Bereich des Marktes
 - Umfangreiche bauliche Umgestaltungsmaßnahmen notwendig
 - Gemäß Empfehlungen sind verkehrsberuhigte Bereiche als homogene Fläche ohne größere Hindernisse, Sperren und Kanten unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte auszubilden
 - Deutliche Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs (Schrittgeschwindigkeit)
 - Gemäß Richtlinien ist dem Kfz-Verkehr die Nutzung der gesamten Fläche des verkehrsberuhigten Bereichs erlaubt, daher ist eine Verdeutlichung/Einengung des Kfz-Fahrbereiches durch städtebauliche Trennelemente oder ähnliches notwendig, um dem Kfz-Verkehr eine Führung zu geben
 - Einfahrbereiche an den Zufahrtsstraßen können als „Zugangstore“ für den verkehrsberuhigten Bereich ausgebildet werden
 - Beschilderung, Einengung der Fahrbahn, Teilaufpflasterung der Fahrbahn, Begrünung der Seitenbereiche und ähnliche bauliche Maßnahmen verdeutlichen dem Kfz-Verkehr den Beginn einer besonderen Zone
 - Ruhender Verkehr auf gekennzeichneten Flächen weiterhin erlaubt
- Die Ausweitung einer Fußgängerzone über den gesamten Bereich des Marktes stellt einen großen Eingriff in die Verkehrsorganisation dar

- Durchfahrt für den Kfz-Verkehr gesperrt
 - Auswirkungen der Verkehrsumverteilung auf das umliegende Straßennetz ist in dieser theoretischen Betrachtung nicht abschätzbar
- ÖPNV und Lieferverkehr frei

Fahrradabstellmöglichkeiten

- Im Bereich des Markts sind vereinzelt Fahrradabstellanlagen vorhanden
 - **Empfehlung:** Anlage weiterer Abstellmöglichkeiten über den Markt verteilt
 - Bedarf ist anhand der bisherigen Auslastung der Abstellanlagen zu überprüfen

4.2.1.2.2 Zufahrtsstraßen

- Augustastr./Glambecker Str./Seestr./Zierker Str.
 - Teil einer Radverkehrsverbindung
- Steigerung der Aufenthaltsqualität des Neustrelitzer Innenstadtbereiches
 - **Empfehlung:** Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h (gemäß VEP 2020)
 - **Empfehlung:** LKW-Fahrverbotszone im Innenbereich der Innenstadtumfahrung (gemäß Teilfortschreibung VEP 2020)
- Radverkehrsführung wie im Bestand auf der Fahrbahn
 - Seitenraum ungeeignet für gemeinsame Geh-/Radverkehrsführung
 - Erhöhtes Fußverkehrsaufkommen erwartet
 - Seitenräume durch Bäume und Hauseingänge stellenweise eingeschränkt
 - Herstellung eines Schutzstreifens für den Radverkehr bei bestehender Verkehrsstärke des Kfz sowie der zugelassenen Geschwindigkeit von 30 km/h nicht notwendig
 - **Empfehlung:** Herstellung von ebenen Fahrbahnoberflächen zur Förderung des Radverkehrs und aus Gründen des Lärmschutzes
 - V.a. in der Augustastr. ist eine (Teil-) Sanierung der Fahrbahn aufgrund von Verwerfungen und Absackungen am Fahrbahnrand notwendig
 - Ggf. Herstellung von Übergängen zwischen Seitenräumen und Fahrbahn mit entsprechender Beschilderung an den Knotenpunkten der Zufahrtsstraßen notwendig
- **Empfehlung:** Die wegweisende Beschilderung für den Fernradverkehr ist in den Straßenzügen aufzunehmen und lückenlos weiterzuführen
- Bei Umbau/Sanierung des Straßenraums
 - **Empfehlung:** Herstellung eines durchgehenden Seitenraums (Gehweg) in ausreichender Breite auch über Grundstückszufahrten hinweg

4.2.1.2.3 Bruchstraße

- Herstellung einer durchgehenden Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr
 - **Empfehlung:** Erweiterung der Querungsmöglichkeit mit einer glatten und ebenen Oberfläche im Bereich der Bushaltestelle (Abbildung 19)
 - Unterstützung der sicheren und zügigen Querung der Fahrbahn durch Fußgänger
- Weitere Maßnahmen zur Unterstützung des querenden Fußverkehrs aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen nicht möglich
 - Einengung der Fahrbahn aufgrund des großen Bushaltestellenbereiches nicht möglich
 - Einrichtung einer Mittelinsel aufgrund geringer Flächenverfügbarkeit nicht möglich
 - Fahrlinie des ÖPNV zur Bushaltestelle sollte nicht geändert werden

- Verziehung der Fahrbahnen in den Seitenbereich aufgrund geringer Flächenverfügbarkeit nicht realisierbar
- Eine Aufpflasterung der Fahrbahn im Bereich der Querungsstelle aufgrund des erhöhten ÖPNV und Schwerverkehrs nicht empfohlen
 - Aufpflasterung kann nicht im Bereich der Bushaltestelle hergestellt werden



Abbildung 20: Querungsbereich Bruchstraße
(Farbbegebung dient nur zur Visualisierung)

- Im Bereich der Bushaltestellen ist ein Bedarf an Fahrradabstellanlagen vorhanden
 - **Empfehlung:** Aufstellung von Fahrradabstellanlagen

4.2.1.3 Am Stadthafen

- Anpassung der Führung des Fernradverkehrs entlang des Stadthafens mit dem Hinweis „Radverkehr absteigen“

Variante 1: Führung des Radverkehrs am Stadthafen

- Bestehende Beschilderung „Radfahrer absteigen“ entfernen
- Herrichtung eines Radfahrbereichs am Stadthafen entlang
 - Aufgrund des saisonal hohen Fuß- sowie Radverkehrsaufkommens kann es bei einer gemeinsamen Nutzung in diesem Bereich zu Konflikten kommen
 - Die Führung des Radverkehrs parallel zu der bestehenden Gleisanlage ist risikobehaftet (Sturzgefahr bei der Überfahrt im stumpfen Winkel)
 - ➔ Aus diesen beiden Gründen wird die genannte Variante nicht weiter verfolgt.



Abbildung 21: Radverkehrsführung Am Stadthafen

Variante 2: Radverkehrsführung über Semmelweisstr. und Useriner Str.

- **Empfehlung:** Anpassung der wegweisenden Beschilderung zur besseren und frühzeitigen Orientierung des Fernradverkehrs
 - Entfernung der Beschilderung Am Stadthafen
 - Anbringen einer Beschilderung im Bereich der Semmelweisstr. und Useriner Str.
- Im Bereich des Stadthafens ist bereits eine größere Anzahl an Fahrradabstellanlagen vorhanden
 - Weiterer Bedarf ist anhand der bisherigen Auslastung der Abstellanlagen zu überprüfen

- Die vorhandenen abschließbaren Fahrradboxen sollten in ihrer Erkennbarkeit hervorgehoben werden und könnten ggf. mit einer Lademöglichkeit für E-Fahrräder erweitert werden

4.2.1.4 Am Tiergarten

- **Empfehlung:** Herrichtung einer Bordsteinabsenkung
- **Empfehlung:** Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs
 - Unterstützt die Fuß- und Radverkehrsführung durch eine Verkehrsberuhigung im Kfz-Verkehr
 - Täglich erhöhtes Fuß- und Radverkehrsaufkommen durch die regionale Schule sowie saisonal durch den Tiergarten



Abbildung 22: Fußverkehrsführung Am Tiergarten

- **Empfehlung:** Erneuerung der Fahrradabstellanlagen im Bereich des Tiergartens
 - Anzahl ist an den Bedarf (Besucherzahlen und bisherigen Auslastung) anzupassen
 - Die Bauart der Abstellanlagen sollte im Hinblick auf die Funktionalität erneuert werden
- Für eine bessere fußläufige Erreichbarkeit des Tiergartens ist ein Ausbau der Verbindung zwischen Am Tiergarten und dem Kfz-Parkplatz Bürgerhorststr. bereits in Planung

4.2.1.5 Carlstraße

Variante 1: Schaffung eines Übergangsbereiches an der Rampe

- **Empfehlung:** Herstellung eines Übergangsbereiches auf Höhe der Rampe
 - Erweiterung des Gehbereiches bis zur Fahrbahn (Abbildung 23: Lila Fläche)
 - Herstellung einer Bordsteinabsenkung
 - Vorzugsweise Herstellung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche im Übergangsbereich (Abbildung 23: Lila Pfeil)

Variante 2: Herstellung eines anschließenden Gehbereiches an die Rampe

- **Empfehlung:** Herstellung eines Gehbereiches entlang der Carlstr. zur Rampe (Abbildung 23: Blaue Fläche)
 - Maßnahme bereits im Fußverkehrs-Check 2019 aufgeführt
 - Fünf Pkw-Stellplätze wären zu entfernen
 - *Hinweis:* Umsetzbarkeit der Maßnahme ist im Hinblick auf den bestehenden Stellplatzbedarf in diesem Bereich zu prüfen

- Fußverkehr kann den bestehenden Übergangsbereich am Christian-Daniel-Rauch-Platz nutzen (Abbildung 23: Blauer Pfeil)



Abbildung 23: Maßnahmenvarianten Carlstr. [4]
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- Herstellung einer Rampe neben der bestehenden Treppe in Verlängerung der Straße Töpferberg zum Platz an der Strelitzhalle
 - Maßnahmen bereits im Fußverkehrs-Check 2019 aufgeführt
 - Herstellung von Bordsteinabsenkungen im Bereich der Carlstr. sowie im Bereich des Platzes notwendig
 - *Hinweis:* Es ist zu beachten, dass durch diesen Ausbau der Radverkehr eine gute Führung erhält. Durch das größere Gefälle wird der Radverkehr mit einem vermeintlich erhöhtem Geschwindigkeitsniveau auf den Platz herunterfahren
 - Prüfung der genauen Führung der Rampe
 - Variante 1: Direkt neben der Treppe im Bereich der bestehenden abgefahrenen Grasfläche
 - Variante 2: Versetzte oder leicht schräge Rampenführung um eine gewissen Geschwindigkeitsdämpfung des Radverkehrs zu erreichen



Abbildung 24: Abgefahrene Grasfläche an Treppe Carlstr.

4.2.1.6 Elisabethstraße

- **Empfehlung:** Herrichtung eines durchgehenden Gehbereiches zwischen Treppe und Elisabethstr.
 - Maßnahmen bereits im Fußverkehrs-Check 2019 aufgeführt
 - Förderung des Fußverkehrs auf dieser Verbindung
 - Erweiterung des Gehbereiches entlang der bestehenden Garagen
 - Gehbereich ist als überfahrbare Fläche für PKW-Verkehr herzurichten
 - Ggf. Erweiterung des Gehbereiches auf der gegenüberliegenden Straßenseite

- Anpassung des ruhenden Verkehrs notwendig



Abbildung 25: Erweiterung des Gehbereiches Elisabethstr. [4]
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

4.2.1.7 Mühlenstraße

- **Empfehlung:** Herrichtung einer ebenen und fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche im Bereich zwischen Dr.-Schwentner-Str. und Louisenstr.
 - Attraktivitätssteigerung der Radverkehrsführung in diesem Bereich
 - Reduzierung der Nutzung des Gehbereiches durch den Radverkehr, wodurch Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr reduziert werden
- Unterstützung der Fußgängerquerung im Bereich Schulgang
 - Bereits VZ 136-10 (Achtung Schulweg) auf Fahrbahn aufgetragen
 - Ggf. Empfehlung: Herrichtung von Aufpflasterungen oder Fahrbahnschwellen zur weiteren Geschwindigkeitsreduzierung
 - Anlage eines Fußgängerüberweges in einer Tempo-30-Zone nicht zulässig
 - Beachtung der ausreichenden Beleuchtung im Bereich des Schulgangs sowie der Mühlenstraße

4.2.1.8 Penzliner Straße

- Unterstützung der fußläufigen Erreichbarkeit der Bushaltestellen in Fahrtrichtung stadtauswärts
 - **Empfehlung:** Herstellung von Querungsbereichen über die Penzliner Straße im Bereich des Wiesenthaler Weges sowie der Zierker Nebenstr.
 - Ermöglicht dem Fußverkehr das sichere Queren der Penzliner Str. zu den Bushaltestellen
 - Ermöglicht zusätzlich dem Radverkehr das Queren der Fahrbahn und unterstützt das regelkonforme Radfahren auf der rechten Fahrbahnseite
- Anpassung der Fuß- und Radverkehrsführung zur Vermeidung von Konflikten durch gemeinsame Nutzung des bestehenden Radweges stadtauswärts

Variante 1: Herstellung eines Gehbereiches stadtauswärts

- Herstellung eines Gehbereiches parallel zum bestehenden Radweg entlang der Penzliner Str. stadtauswärts
 - Reduziert bestehende Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr
 - Vorzugsweise getrennter Geh- und Radweg
 - Beibehaltung der Mobilitätsqualität des Radverkehrs auf der Hauptradverbindung stadtauswärts
 - Gemeinsamer Geh- und Radweg ebenfalls denkbar
 - Geringes Fußverkehrsaufkommen erwartet, wodurch eine gemeinsame Führung als verträglich eingeschätzt wird
 - Im Bereich der Bushaltestellen sind ausreichende Wartebereiche vorzusehen

Variante 2: Radverkehrsführung stadtauswärts auf der Fahrbahn

- Einrichtung eines Radschutzstreifens auf der Fahrbahn für den Radverkehr stadtauswärts von Höhe Zierker Nebenstr. bis Kreisverkehr Dr.-Schwentner-Str.
 - Weiterführung der Radwegeführung auf der Fahrbahn
 - Ausweisung des bestehenden Radweges zum Fußweg
 - Ein Übergang im Bereich des Kreisverkehrs ist vorzusehen, um dem Radverkehr eine Führung zwischen Fahrbahn und Seitenbereich anzubieten
- Straßenbreite (7,00 m) ist ausreichend für die Einrichtung eines Radschutzstreifens
 - Einrichtung eines Radschutzstreifens mit der Mindestbreite von 1,25 m Breite mit Beibehaltung der bestehenden Mittelmarkierung möglich
 - Verbleibende Fahrbahnbreite stadtauswärts von 2,25 m
 - Die Einrichtung eines Radschutzstreifens mit Regelbreite von 1,50 m ist mit der bestehenden Mittelmarkierung unverträglich (zu geringe verbleibende Fahrbahnbreite stadtauswärts)
 - Die Mittelmarkierung wäre anzupassen



Abbildung 26: Radverkehrsführung Penzliner Str. [4]
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

4.2.1.9 Strelitzer Straße

- Die Sanierung der Strelitzer Str. ist aktuell in Planung
- Im Bereich der Strelitzer Str. sind vereinzelt Fahrradabstellanlagen vorhanden
 - o Bedarf wird vor allem durch Fahrradabstellanlage des Einzelhandels bedient
 - o **Empfehlung:** Aufstellung weiterer Abstellmöglichkeiten an mehreren Punkten innerhalb der Strelitzer Str.
 - Bedarf ist anhand der bisherigen Auslastung der Abstellanlagen zu überprüfen

Variante 1: Herrichtung der Oberflächen

- Herrichtung einer ebenen und fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche notwendig
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr durch Reduzierung der Fugenbreite
 - Erhöht die Fahrqualität und Akzeptanz der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr
 - o Natürliche Trennung des Fuß- und Radverkehrs angestrebt
 - o Es ist zu beachten, dass die verfügbare Fahrbahnbreite im südlichen Teil der Strelitzer Straße aufgrund des bestehenden ruhenden Verkehrs kein Begegnungsverkehr von PKW/Rad ermöglicht. Bei der Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung hat der Radverkehr den Kfz-Verkehr zu beachten.

Variante 2: Verkehrsberuhigung durch Verkehrsumleitung

- Schaffung eines durchgehenden Boulevards mit erhöhter Aufenthaltsqualität
 - Erweiterung der Fußgängerzone
- Durchfahrt der Fußgängerzone in bekannten Einbahnstraßenrichtungen nur für Lieferverkehr und Anwohner
- Umleitung der Kfz-Verkehre von Elisabethstr. in Richtung Rietpietschgang
- Herrichtung einer ebenen und fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche notwendig
 - *Hinweis:* Umsetzbarkeit der Maßnahme ist im Hinblick auf die Notwendigkeit von Kfz-Stellplätzen in Strelitzer Straße und im Rietpietschgang sowie in Bezug auf die Beschaffenheit und die Leitungsfähigkeit der beiden Straßen zu prüfen.



Abbildung 27: Mögliche Beruhigung des Kfz-Verkehrs in der Strelitzer Straße [4]

4.2.1.10 Useriner Straße

Bereich Semmelweisstraße bis Höhe Zur Weißen Brücke

- **Empfehlung:** Versetzen der wegweisenden Beschilderung in das Sichtfeld des Radverkehrs
- **Empfehlung:** Herstellung einer Mittelinsel als erweiterter Querungshilfe der Useriner Str. auf Höhe Parkplatz zwischen Familienzentrum und Bootshaus (im Bereich Eingang zum Schlossgarten)
 - o Bestehender Straßenquerschnitt von 8,00 m in diesem Bereich ist ausreichend für die Einrichtung einer Mittelinsel
 - Fahrbahnbreite von mindestens 2,75 m pro Richtungsfahrbahn ist sicherzustellen
 - o Mittelinsel kann durch Aufbauten und Markierungen hergestellt werden, weswegen keine aufwendigen Straßenbaumaßnahmen im Bereich der Gleisanlagen notwendig werden



Abbildung 28: Querungshilfe über die Useriner Str. auf Höhe Bootshaus [4]
 (Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- Einrichtung eines Radschutzstreifens für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ungeeignet
 - o Erhöhtes Gefahrenpotential für den Radverkehr durch das mehrfache Überfahren der bestehenden Gleisanlagen in einem steilen Winkel

Bereich Höhe Zur Weißen Brücke

- **Empfehlung:** Versetzen der wegweisenden Beschilderung in das Sichtfeld des Radverkehrs in Richtung stadtauswärts (Abbildung 28)



Abbildung 29: Wegweisende Beschilderung an Zur Weißen Brücke stadtauswärts



Abbildung 30: Wegweisende Beschilderung an Zur Weißen Brücke stadteinwärts

- Radverkehr Fahrtrichtung stadteinwärts wird auf Höhe Zur Weißen Brücke in Richtung Zierker See gelenkt (Abbildung 29)
 - o Bei Beibehaltung dieser Verkehrsführung ist eine durchgängige wegweisende Beschilderung bis zum Stadthafen herzustellen
 - o Die Wege entlang des Zierker Sees sind in Bezug auf die gemeinsame Nutzung durch Geh- und Radverkehr zu überprüfen und ggf. zu erweitern
- **Alternative:** Führung des Radverkehrs in Richtung stadteinwärts über den Schlossgarten oder Friedrich-Ludwig-Jahn-Str./Hertelstr. (Abbildung 30)
 - o Variante 1:
 - Herrichtung einer Querungsmöglichkeit der Useriner Str. als abgesenkter Bordstein für den Geh- und Radverkehr stadteinwärts
 - Freigabe des Weges innerhalb des Schlossgartens entlang der Useriner Straße
 - o Variante 2:
 - Herrichtung einer Querungsmöglichkeit der Useriner Str. als abgesenkter Bordstein für den Geh- und Radverkehr stadteinwärts
 - Herrichtung einer entsprechenden wegweisenden Beschilderung zur Führung des Radverkehrs über Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. und Hertelstr. in Richtung Stadtzentrum



Abbildung 31: Maßnahmenpaket an Zur Weißen Brücke zur Führung des Geh- und Radverkehrs [4]

Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße

- **Empfehlung:** Herstellung von ebenen und nutzerfreundlichen Oberflächen im Gehweg- und Fahrbahnbereich
 - Steigerung der Attraktivität für den Geh- und Radverkehr
 - Vor allem im Kreuzungsbereich Useriner Str./Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. wird die Herstellung einer ebenen Fahrbahnoberfläche empfohlen, um dem kreuzenden Fuß- und Radverkehr eine zügige und sichere Querung zu ermöglichen
- Im Bereich der Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. ist durch die öffentlichen Einrichtungen sowie durch Theater und Schlossgarten ein Bedarf an Fahrradabstellanlagen vorhanden
 - **Empfehlung:** Aufstellung von Fahrradabstellanlagen

Bereich Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße bis Höhe Kastanienallee

- **Empfehlung:** Herrichtung eines Seitenbereiches in Richtung stadtauswärts
 - Beschilderung je nach Flächenverfügbarkeit
 - Fußgängerweg mit Zusatz „Radverkehr frei“ (VZ 239 / ZZ1022-10)
 - Breite mind. 2,00 m
 - Geringes Fußverkehrsaufkommen erwartet
 - Gem. Geh- und Radweg (VZ 240)
 - Breite 2,50 m
 - Herrichtung eines ebenen und glatten Seitenbereiches auf Höhe der Gastronomie „Querbeet“



Abbildung 32: Neuer Geh- und Radbereich entlang der Useriner Str.
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- **Alternativ:** Einrichtung eines Radschutzstreifens auf der Fahrbahn denkbar
 - Straßenquerschnitt von 6,00 m vorhanden
 - Weitere Prüfung in Bezug auf Verkehrsbelastung (v.a. Schwerverkehrsanteil) notwendig
 - Einrichtung des Radschutzstreifens wäre mit einer Mittelmarkierung auf der Fahrbahn unverträglich
 - Mittelmarkierung kann aufgrund des Raumbedarfs eines LKWs nicht versetzt werden, die bestehende Fahrbahnbreite stadteinwärts ist beizubehalten
 - Bei einem Radschutzstreifen von 1,25 m Breite ist eine verbleibende Fahrbahnbreite von 2,25 m sicherzustellen (Raumbedarf PKW)
 - Die bestehende Mittelmarkierung wäre ersatzlos zu entfernen, um die Raumbedarfe der einzelnen Verkehrsteilnehmer und die notwendigen Verkehrsräume in den Begegnungsfällen zu ermöglichen
 - Weitreichende Abstimmung dieser Maßnahme mit der zuständigen Verkehrsbehörde notwendig

- **Empfehlung:** Versetzen des Querungsbereiches in Richtung Norden
 - o Größere Entfernung zwischen S-Kurvenbereich der Useriner Str. und Querungsbereich
 - o Verbessert Sichtverhältnisse für den querenden Fuß- und Radverkehr
 - o Ausbildung der Querungsstelle durch abgesenkten Bordstein
 - o Rückbau des bestehenden Querungsbereichs (abgesenkter Bordstein)
 - o Ggf. Herrichtung einer Gitteranlage vom bestehenden Querungsbereich zum neuen Querungsbereich als Führungshilfe des Fuß- und Radverkehrs zur neuen Querungsstelle



Abbildung 33: Neuer Querungsbereich über die Useriner Str. auf Höhe Kastanienallee

Bereich Höhe Kastanienallee bis Parkstraße

- **Empfehlung:** Ausweisung des bestehenden Seitenbereiches als Fußgängerweg mit Zusatz „Radverkehr frei“
 - o Ergänzende Maßnahme zur Herrichtung eines neuen Geh- und Radfahrbereiches entlang der Useriner Str.
 - o Unterstützt den Radverkehr in Fahrtrichtung stadtauswärts
 - o Das Fuß- und Radverkehrsaufkommen wird in diesem Bereich als so gering eingeschätzt, dass keine größeren Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern erwartet werden
 - o Beschilderung einer Benutzungspflicht für den Radverkehr aufgrund geringer Breite des bestehenden Seitenbereiches nicht richtlinienkonform
- In Fahrtrichtung stadteinwärts wird in diesem Bereich kein Radverkehr erwartet, da dieser über die Parkstr. geleitet wird



Abbildung 34: Beschilderung des Seitenerbereiches an der Useriner Str. auf Höhe Kastanienallee

Bereich Parkstraße bis Höhe Pappelallee

- **Empfehlung:** Herrichtung einer Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr
 - o Ausbildung über abgesenkte Bordsteine



Abbildung 35: Neuer Querungsbereich über die Useriner Straße auf Höhe Pappelallee
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- **Empfehlung:** Anpassung der Radverkehrsführung zwischen Pappelallee und Parkstr.
 - Ausweisung des Seitenbereiches der Useriner Str. als gemeinsamer Geh- und Radweg mit Radverkehr im Zweirichtungsverkehr
 - Weiterführung der bestehenden Radverkehrsführung entlang der Useriner Str. vom Bürgerseeweg kommend
 - Breite des bestehenden Seitenbereiches ausreichend
- **Empfehlung:** Herstellung von ebenen und nutzerfreundlichen Oberflächen im Kreuzungsbereich Useriner Str./Pappelallee
 - Dem kreuzenden Fuß- und Radverkehr wird so eine zügige und sichere Querung ermöglicht



Abbildung 36: Änderung des Seitenraums zum gemeinsamen Geh- und Radweg auf Höhe Pappelallee

Parkstraße

- **Empfehlung:** Herrichtung eines Übergangs zwischen Seitenbereich und Fahrbahn für den Radverkehr im Bereich der Parkstr.
 - Führung des Radverkehrs zur Sicherstellung der Fahrbahnnutzung (Tempo-30-Zone) durch den Radverkehr
- **Empfehlung:** Herrichtung der lückenlosen wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Fahrtrichtung stadteinwärts
 - Führung über Parkstr. in Richtung stadteinwärts
 - Am Knotenpunkt Hertelstr./Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. weitere Beschilderungen u. a. in Richtung:
 - Stadtzentrum über Hertelstr.
 - Hafen über Friedrich-Ludwig-Jahn-Str.
 - Slawendorf über Kastanienallee

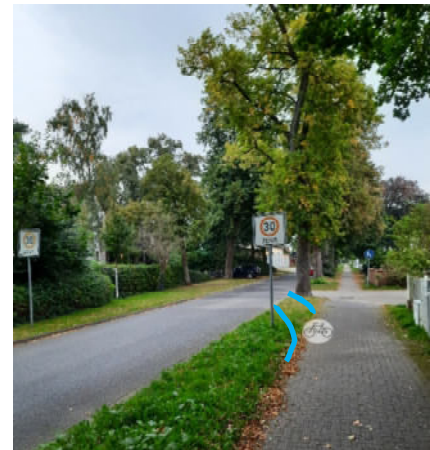


Abbildung 37: Übergang für den Radverkehr zwischen Seitenraum und Fahrbahn im Bereich der Parkstr.

4.2.2 Kiefernheide

In Anlage 3.2 wurde das Straßen-/Streckennetz in Kiefernheide gemäß den Funktionen einzelner Streckenzüge für die Radverkehrsführung in Kategorien eingeteilt, woraus sich gewisse Anforderungen an die Ausstattung und Pflege der Infrastruktur ergeben.

4.2.2.1 Alte Poststraße

- **Empfehlung:** Entwicklung einer fuß- sowie radverkehrsfreundlichen Verbindung zwischen dem KP Woldegker Chaussee/Lesingstr. und der Alten Poststr.
 - Beachtung der ausreichenden Beleuchtung der Alten Poststr. zur Steigerung der Verkehrssicherheit
 - Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung auf der Strecke zwischen dem KP und der Alten Poststraße zur Vermeidung eines zusätzlichen Querungsbedarfs der Woldegker Chaussee
 - Erweiterung der Beschilderung am KP Woldegker Chaussee mit dem Hinweis auf die „Agentur für Arbeit“, das Landratsamt, die Kfz-Zulassungsstelle u.w.



Abbildung 38: Ausbau und Anschluss Alte Poststr. [4]
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

4.2.2.2 An der Fasanerie/Knotenpunkt Strelitzer Chaussee

An der Fasanerie

- **Empfehlung:** Herstellung von ebenen und nutzerfreundlichen Oberflächen im Gehweg- und Fahrbahnbereich
 - Steigerung der Attraktivität für den Geh- und Radverkehr
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit
- **Empfehlung:** Anpassung der Bordsteinabsenkungen im Straßenverlauf
 - Unterstützung der einfachen Fahrbahnquerung vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen



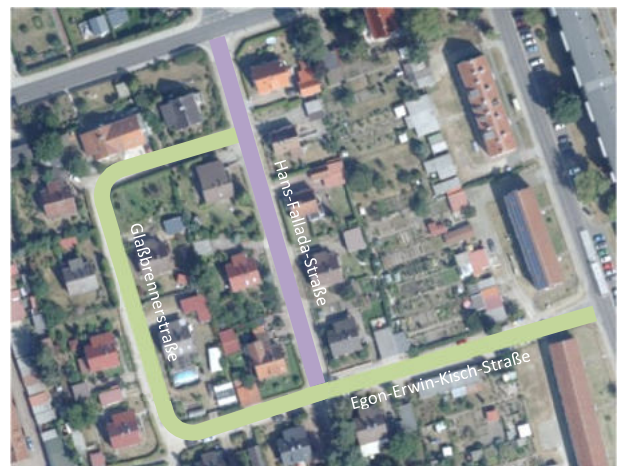
Abbildung 39: Ausbau Fußverkehrsführung am KP An der Fasanerie/Strelitzer Chaussee [4]
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

Knotenpunkt zur Strelitzer Chaussee

- **Empfehlung:** Anlegen des fehlenden Gehweges bzw. Weiterführung des getrennten Geh- und Radweges über den Knotenpunkt hinaus
 - Anschluss der Gehweges entlang der Strelitzer Chaussee an die An der Fasanerie
 - Die bereits genutzten Trampelpfade über die Grünanlage geben dabei einen möglichen Verlauf der Gehwege vor
 - Lückenschluss des Gehbereiches in An der Fasanerie zwischen dem Knotenpunkt mit der Strelitzer Chaussee und dem Iserhorstweg
 - Zu beachten: Anknüpfung des Gehweges An der Fasanerie an die Fußverkehrsführung über die Mittelinsel Strelitzer Chaussee

4.2.2.3 Egon-Erwin-Kisch-Straße/Glaßbrennerstraße/Hans-Fallada-Straße

- **Empfehlung:** Herstellung von ebenen und nutzerfreundlichen Oberflächen im Gehweg- und Fahrbahnbereich
 - Steigerung der Attraktivität für den Geh- und Radverkehr
 - Zu beachten: Der Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Gehbereich (Bordsteinhöhe) sollte in einem vertraglichen Maße sein



Legende:



-  Sanierung Fahrbahn und ggf. Herstellung Gehbereich
-  Sanierung Fahrbahn und Gehbereich

Abbildung 40: Gehweg und Fahrbahnsanierung Hans-Fallada-Str. [4]
 (Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

4.2.2.4 Karbe-Wagner-Straße

- Herstellung bedarfsgerechter Querungsmöglichkeiten Im Bereich des Einkaufszentrums
 - Im Bestand sind zwei Querungshilfen (Mittelinseln) in einem Abstand von ca. 60 m
 - Gemäß entsprechenden Richtlinien wären keine weiteren Querungshilfen notwendig

- Prüfung: Aufgrund der hohen Frequenzierung empfiehlt sich eine bedarfsge- rechte Prüfung, ob weitere Querungshilfen vorteilhaft bzw. notwendig sind
 - Zwei mögliche Standorte für wei- tere Querungshilfen mit Mittelin- seln bestehen im Verlauf des Ein- kaufszentrums
 - Standort 1: Im Bereich der Bus- Haltestelle „Karbe-Wagner- Str.“
 - Standort 2: Am südlichen Ende des Einkaufszentrums
 - Zusätzlich Anlage eines vorgezogenen Seiten- raums
 - Ggf. Wegfall eines Kfz- Stellplatzes



Abbildung 41: Variante weiterer Querungshilfen am Einkaufs- zentrum in der Karbe-Wagner-Str. [4]
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- Im Bereich des Einkaufszentrums sind Fahrradabstellanlagen durch den Einzelhandel vorhan- den
 - **Empfehlung:** Abschätzung des Abstellbedarfs und ggf. Aufstellung weiterer Anlagen

4.2.2.5 Kirschenallee

- **Empfehlung:** Einrichtung eines Radschutzstreifens auf der Fahrbahn vom Knotenpunkt Les- singstr. bis Knotenpunkt Riefstahlstr.
 - Übergänge im Bereich der Knotenpunkte sind vorzusehen, um dem Radverkehr eine Füh- rung zwischen Seitenbereich und Fahrbahn anzubieten
 - Einrichtung eines Radschutzstreifens aufgrund des bestehenden Fahrbahnquerschnitts nur in eine Richtung möglich
 - Breite Radschutzstreifen: 1,25 m
 - Verbleibende Breite der Fahrbahn: 4,50 m
 - Verlängerung des Radschutzstreifens in Richtung Knotenpunkt Karbe-Wagner-Str. wird auf- grund der merklichen Steigung im Streckenabschnitt nicht empfohlen
 - An Steigungen verliert der Radverkehr deutlich an Geschwindigkeit und der Platzbe- darf steigt, wodurch das Mindestmaß von 1,25 m Breite des Radschutzstreifens nicht vorteilhaft ist



Abbildung 42: Radschutzstreifen Kirschenallee [4]
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

4.2.2.6 Lessingstraße

Bereiche Karbe-Wagner-Str. bis Rosenweg

- Weiterführung einer separaten Radverkehrsführung ab An der Fasanerie
 - **Empfehlung:** Einrichtung eines Schutzstreifens zur Unterstützung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn
 - Anschluss am Ende des getrennten Geh- und Radweges im Bereich An der Fasanerie
 - Führung Schutzstreifen über den Haltestellenbereich (ähnlich Radwegeführung an den Haltestellen der Lessingstr. stadteinwärts)
 - Am Ende des Haltestellenbereiches wird der Schutzstreifen auf die Fahrbahn verschwenkt
 - Schutzstreifen wird bis zum bestehenden Übergang zum getrennten Geh- und Radweg im Bereich vor dem Knotenpunkt Woldegker Chaussee geführt



Abbildung 43: Radschutzstreifen Lessingstr. [4]
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- **Empfehlung:** Instandsetzen der Fahrbahnoberfläche sowie Markierungen
 - Risse können Sturzgefahren zur Folge haben
 - abgefahrene/verblasste Farben sorgen für unklare Verkehrsführungsverhältnisse
 - stadtauswärts an den Knotenpunkten An der Fasanerie, Rosenweg, Weidenweg, Höhe Sonnenweg und Kuschelberg
 - stadteinwärts an den Knotenpunkten Waldsiedlung, Pablo-Neruda-Ring und Maxim-Gorki-Ring

4.2.2.7 Strelitzer Chaussee

- **Empfehlung:** Sanierung des gemeinsamen Geh- und Radweges im Haltestellenbereich „Heinrich-Heine-Straße“ stadtauswärts
 - Erhöht Attraktivität und Sicherheit zugunsten der Nutzung des ÖPNV
- **Empfehlung:** Schaffung von Bordsteinabsenkungen am Knotenpunkt Radelandweg/Strelitzer Chaussee sowie im Seitenarm der Strelitzer Chaussee stadtauswärts als entsprechende Querungshilfen zur Haltestelle „Heinrich-Heine-Straße“
- **Empfehlung:** Instandsetzen der Fahrbanoberfläche sowie Markierungen an den Knotenpunkten Radelandweg

- Förderung der Fahrradmobilität auf der Strelitzer Chaussee zur Radschnellverbindung

Variante 1: fuß- und radverkehrsfreundlicher Ausbau stadtauswärts

- Ausbau des Radweges zu einem getrennten Geh- und Radweg mit 4,50 m Breite
 - Mobilitätsangebot für den Fußverkehr auf dieser Achse
 - Reduzierung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr aufgrund von Nutzung von Verkehrswegen mit geringer Breite
 - Am Knotenpunkt Radelandweg ist eine Fußgängerführung als Lückenschluss herzustellen
 - Für die Verbreiterung des Seitenraums können Teile der breiten Richtungsfahrbahn stadtauswärts genutzt werden
 - Fahrbahn von 3,50 m sind auf der Richtungsfahrbahn beizubehalten
 - Die Leistungsfähigkeit der Strelitzer Chaussee bleibt erhalten [5]



Abbildung 44: Erweiterung des Seitenraums an der Strelitzer Chaussee stadtauswärts
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

Variante 2: radverkehrsfreundlicher Ausbau stadteinwärts

- Anlage eines einseitigen Zweirichtungsradweges
 - Förderung des Radverkehrs im Hinblick auf die Mobilitätswende
 - Berücksichtigung steigender Ansprüche durch zunehmenden Anteil von Lastenrädern und E-Fahrrädern am Radverkehrsaufkommen (Platzbedarf, Zunahme der Fahrgeschwindigkeit etc.)
- Anlage des Radweges an der östlichen Seite der Strelitzer Chaussee, da der Großteil des Stadtteils Kiefernheide an dieser Seite der Strelitzer Chaussee liegt (bedarfsgerecht)
- Radwegbreite von 3,00 bis 4,00 m erforderlich
 - Realisierung des Zweirichtungsradweges in zwei Ausbaustufen denkbar
- Ausbaustufe 1: Karbe-Wagner-Str. bis Kirschenallee
 - Bereich mit dem höchsten erwarteten Bedarf aufgrund der anliegenden Wohnbebauung von Kiefernheide
 - Zwischen Karbe-Wagner-Str. bis Höhe Höhenstr. ist der bestehende getrennte Geh- und Radweg zu verbreitern
 - Am Kreisverkehr Karbe-Wagner-Str. sind zur Führung des Radverkehrs entsprechende Markierungen und Beschilderungen vorzusehen
 - Auf Höhe Höhenstr. bis zur Heinrich-Heine-Str. kann eine Richtungsfahrbahn der Strelitzer Chaussee für den Zweirichtungsradweg genutzt werden
 - Strelitzer Chaussee mit einer Richtungsfahrbahn stadteinwärts weiterhin leistungsfähig [5]
 - Der bestehende gem. Geh- und Radweg wird als Gehweg ausgewiesen
 - Die Haltestelle „Heinrich-Heine-Straße“ ist in Richtung der Fahrbahnmitte Fahrbahn zu versetzen, so dass der Zweirichtungsradweg über einen Verschwenk hinter der Haltestelle geführt werden kann
 - Im Bereich zwischen der Heinrich-Heine-Str. bis Kirschenallee schließt der Zweirichtungsradweg von der Fahrbahn an den bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg im Seitenbereich an. Der Radverkehr wird bis zur Lichtsignalanlage Kirschenallee und weiter zum Kreisverkehr am Tiergarten im Seitenbereich geführt (Mindestbreiten sind erfüllt)
 - An allen Punkten an denen der Kfz-Verkehr den Zweirichtungsradweg kreuzt sind besondere Maßnahmen in Form von Markierungen und Beschilderungen vorzunehmen, um die Aufmerksamkeit auf den Radverkehr aus beiden Richtungen zu lenken

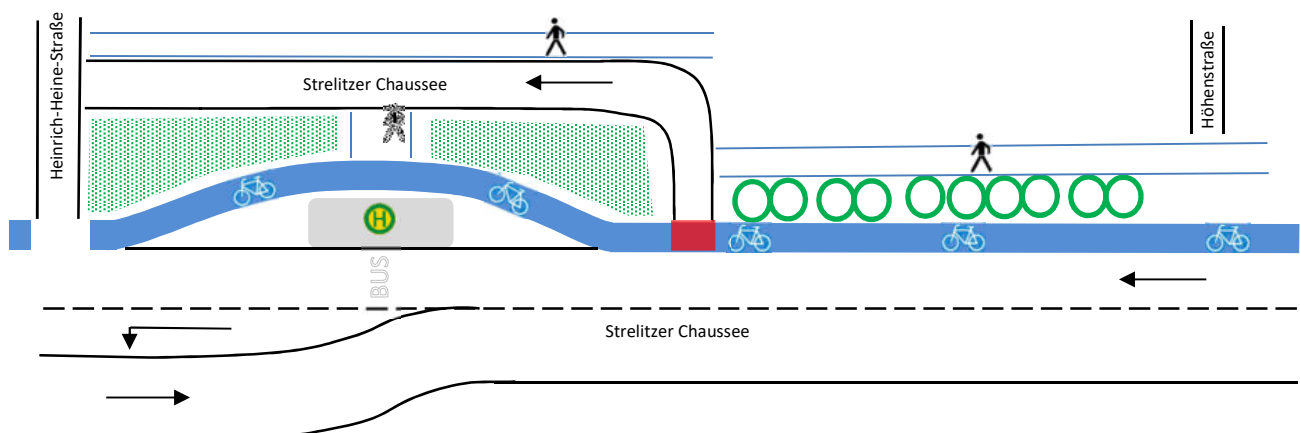


Abbildung 45: Planungsskizze der Radwegführung an der Strelitzer Chaussee stadteinwärts
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- **Ausbaustufe 2:** Woldegker Chaussee bis Karbe-Wagner-Str.
 - Bei Bedarf ist eine Weiterführung des Zweirichtungsradweges vom Kreisverkehr Karbe-Wagner-Str. bis zum Kreisverkehr Woldegker Chaussee möglich
 - Radweg würde einen optimalen Anschluss an Radwegführung der Woldegker Chaussee bieten (Radverkehr muss den Kreisverkehr nicht überqueren)
 - Am Kreisverkehr Woldegker Chaussee sind zur Führung des Radverkehrs entsprechende Markierungen und Beschilderungen vorzusehen
 - Ausbau des bestehenden Radweges parallel zur Fahrbahn in einen Zweirichtungsradweg mit entsprechender Breite (3,00 bis 4,00 m)
 - Richtungsfahrbahn der Strelitzer Chaussee breit ausgebaut. Teile der Richtungsfahrbahn können für den Radwegausbau genutzt werden.
 - Fahrbahnbreiten von 3,50 m sind auf der Richtungsfahrbahn beizubehalten
 - Weiterführung des Radverkehrs in Richtung Wilhelm-Stolte-Str. über die bestehende einseitige Radwegführung

4.2.2.8 Woldegker Chaussee

Kreisverkehr Woldegker Chaussee/Strelitzer Chaussee

- **Empfehlung:** Verdeutlichung/Visualisierung der Verkehrsführung entlang der Woldegker Chaussee durch Hinweisbeschilderung oder Markierung am Kreisverkehr
 - Kurzfristige Maßnahme mit dem Ziel der frühzeitigen Umleitung des Radverkehrs auf die nördliche Seite der Woldegker Chaussee
 - Piktogramm auf Radweg kurz vor Einfahrt in den Kreisverkehr sowie ggf. kleine übersichtliche Hinweisbeschilderung denkbar



Abbildung 46: Piktogramm zur Umleitung des Radverkehrs am KV Woldegker Chaussee

- Ggf. Herrichtung einer Querungsmöglichkeit auf Höhe des Autohauses/kurz vor Ende des getrennten Geh- und Radweges stadtauswärts nach bedarfsgerechter Prüfung
 - Denkbar ist die Vorziehung des Seitenraums in die gegenwärtig vorhandenen Sperrflächen der Woldegker Chaussee

Kreisverkehr Woldegker Chaussee bis Knotenpunkt Lessingstr.

- Entwicklung des bestehenden gem. Geh- und Radweges
 - **Empfehlung:** Ausbau des vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radweges auf 2,50 m Breite
 - Ggf. Ausbau des Seitenraums zu einem getrennten Geh- und Radweg, bei steigendem Nutzungsbedarf für Fuß- und Radverkehr
 - **Empfehlung:** Installation ausreichender Beleuchtung entlang des gemeinsamen Geh- und Radweges

- Herrichtung eines gem. Geh- und Radweges zwischen Autohaus/Tankstelle und Wohngebiet am Ludwigscluster Damm
 - Straßenbegleitender Seitenraum ist im Bebauungsplan 11/91 der Stadt Neustrelitz als öffentlicher Weg festgesetzt
 - Eine Herrichtung des Weges als gem. Geh- und Radweg wird langfristig empfohlen
 - Unterstützt Fuß- und Radverkehr vom Wohngebiet sowie der Carl-Meier-Str. in der nähräumigen Mobilität
 - Vor allem durch die Minimierung der Anzahl an notwendigen Fahrbahnquerung

4.2.3 Strelitz-Alt

In Anlage 3.3 wurde das Straßen-/Streckennetz in Strelitz-Alt gemäß den Funktionen einzelner Streckenzüge für die Radverkehrsführung in Kategorien eingeteilt, woraus sich gewisse Anforderungen an die Ausstattung und Pflege der Infrastruktur ergeben.

4.2.3.1 Carl-Meier-Straße

- **Empfehlung:** Ausweisung des Seitenbereiches als gemeinsamen Geh- und Radweg ab dem Kreuzungsbereich Woldegker Chaussee/Carl-Meier-Str.



Abbildung 47: Beschilderung Woldegker Chaussee/Carl-Meier-Str.

- Aufhebung der irreführenden Radverkehrsführung
 - o **Empfehlung:** Rückbau der Bordsteinabsenkung
 - o Ggf. Anpassung der Pflasterung



Abbildung 48: Radverkehrsführung auf gem. Geh-/Radweg Carl-Meier-Str.



Abbildung 49: fehlender Übergang Carl-Meier-Str.



Abbildung 50: Übergänge zwischen Seitenraum und Fahrbahn Carl-Meier-Str. [4]

- Am Ende des gemeinsamen Geh- und Radweges (zwischen Kreisverkehr und Güstrower Str.) beginnt ein Gehweg mit Benutzungsrecht für den Radverkehr
 - **Empfehlung:** Herrichten eindeutiger Radverkehrsübergänge inkl. Bordsteinabsenkungen zwischen Seitenraum und Fahrbahn
- Erhöhter Querungsbedarf der Fahrbahn im Bereich des Friedhofs
 - Im nördlichen Bereich des Friedhofs werden querende Fußgänger durch bestehende Bordsteinabsenkungen unterstützt
 - **Empfehlung:** Herstellung einer Mittelinsel als Querungshilfe im südlichen Bereich des Friedhofs
 - Entsprechender Verschwenk der Fahrbahn notwendig
 - Fahrbahnverschwenk wirkt zusätzlich als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme

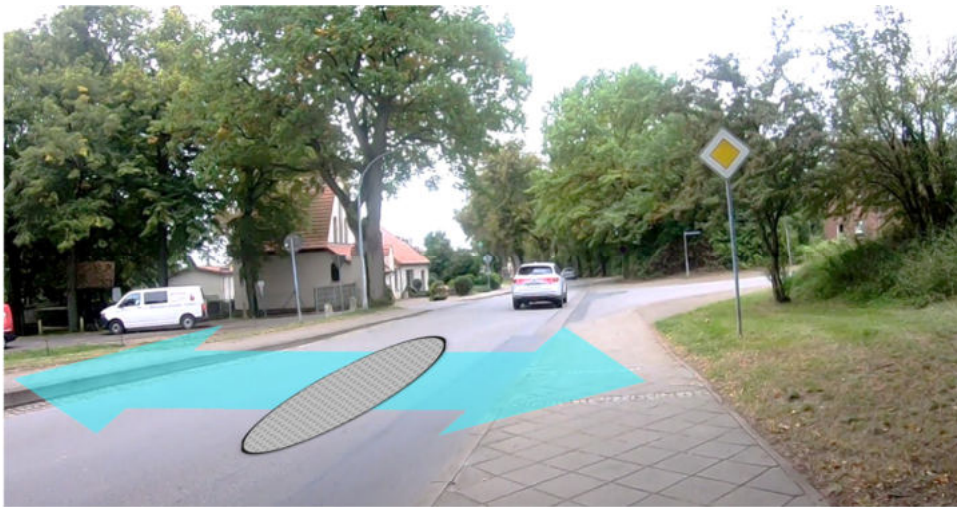


Abbildung 51: Übergang der Carl-Meier-Str. am südlichen Zugang des Friedhofs

4.2.3.2 Fürstenberger Straße

- **Empfehlung:** Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr
 - Verbreiterung des befestigten Seitenraums auf 2,50 m
- **Empfehlung:** Herrichten eines separaten Übergangs für den Radverkehr
 - Im Bereich der vorhandenen Spur im Grünstreifen
 - VZ 205 (Vorfahrt gewähren) für den Radverkehr in Richtung stadteinwärts



Abbildung 52: Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg

4.2.3.3 Wilhelm-Stolte-Straße

- Querungsbedarf entlang des Streckenzugs in mehreren Bereichen:
 - **Empfehlung:** Herstellung einer Querung zu den Haltestellenbereichen Spiegelberg durch Bordsteinabsenkungen
 - Herstellung einer Querung zu den Discounter- und Einzelhandelsmärkten durch Bordsteinabsenkungen

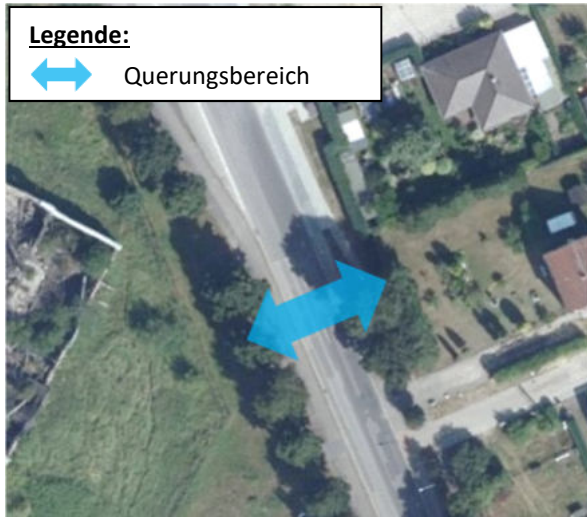


Abbildung 53: Querungsmöglichkeit Wilhelm-Stolte-Str. auf Höhe Str. am Spiegelberg [4]



Abbildung 54: Querungsmöglichkeit Wilhelm-Stolte-Str. auf Höhe der Einzelhandelsmärkte [4]

- **Empfehlung:** Herstellung einer Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt Daniel-Sanders-Str./Hittenkofferstr. mit vorgezogenem Seitenraum
 - Verziehung im Bereich des ersten Pkw-Stellplatzes
 - Ein Stellplatz an der Wilhelm-Stolte-Str. entfällt



Abbildung 55: Querungsmöglichkeit Wilhelm-Stolte-Str. auf Höhe Daniel-Sanders-Str. [4]

- **Empfehlung:** Herstellung einer Querungsmöglichkeit in Form einer Mittelinsel am Knotenpunkt Neubrandenburger Str.
 - Verschwenk der Fahrbahn erforderlich
 - Beachtung: Integration in die Überplanung des Alexanderplatzes

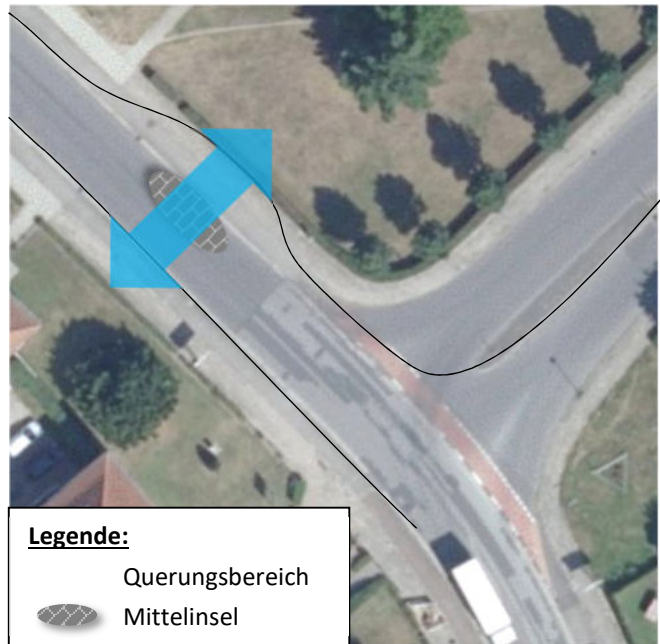


Abbildung 56: Querungsmöglichkeit Neubrandenburger Str. [4]

- **Empfehlung:** Verschwenk der Radverkehrsführung am Knotenpunkt Wilhelm-Stolte-Str./Schulstr., um den benutzungspflichtigen Radweg hindernisfrei zu gestalten
- Anpassung der Pflasterung/Pflasterfärbung notwendig



Abbildung 57: Verschwenk Radverkehrsführung Knotenpunkt Schulstr.

- Hervorhebung der ausschließlichen Benutzungspflicht für Radverkehr auf dem Abschnitt zwischen der Bushaltestelle Strelitzer Chaussee und Weg am Spiegelberg stadtauswärts
- **Empfehlung:** Aufbringen eines Piktogramms „Radweg“ auf den Asphalt des Radweges zur Verdeutlichung
- Ggf. Anlage eines Gehweges parallel zum bestehenden Radweg, falls ein erhöhter Bedarf für den Fußverkehr besteht
 - Ein gemeinsamer Geh- und Radweg wird in diesem Bereich nicht empfohlen, da die Wilhelm-Stolte-Str. als Radschnellverbindung eine erhöhte Mobilitätsqualität für den Radverkehr anbieten sollte

- **Empfehlung:** Erneuerung der Fahrbahnmarkierung an Knotenpunkten
- Hervorhebung der Leitmarkierung an Fuß- und Radwegequerungen der Fahrbahn
- Im gesamten Streckenverlauf der Wilhelm-Stolte-Str. zu überprüfen
- **Empfehlung:** Die wegweisende Beschilderung für den Fernradverkehr ist in den Straßenzügen aufzunehmen und lückenlos weiterzuführen

4.2.3.4 Wohnstraßen zwischen der Wilhelm-Stolte-Straße und Bahntrasse

- **Empfehlung:** Sanierung der Straßenzüge im gesamten Wohngebiet
 - Ziel: Schaffung lückenloser, ebener Oberflächenbeschaffenheit im Gehweg und Fahrbahnbereich zur Unterstützung des Fuß- und Radverkehrs
 - An Knotenpunkten sowie Fuß- und Radwegequerungen sind ebene Oberflächen sowie Bordsteinabsenkungen herzustellen
 - Zur Unterstützung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird empfohlen die Fahrbahnränder mit einer ebenen und Radverkehrsfreundlichen Oberfläche auszubauen. In der Fahrbahnmitte kann die gegenwärtige Fahrbahnoberfläche bestehen bleiben
 - Kombination Naturpflaster und ebenes Pflaster möglich



Abbildung 58: Beispiel: Straße Sandberg in Neustrelitz

4.2.4 Zierke

In Anlage 3.4 wurde das Straßen-/Streckennetz in Zierke gemäß den Funktionen einzelner Streckenzüge für die Radverkehrsführung in Kategorien eingeteilt, woraus sich gewisse Anforderungen an die Ausstattung und Pflege der Infrastruktur ergeben.

4.2.4.1 Penzliner Straße

Empfehlung: Erweiterung des benutzungspflichtigen Radweges zum gemeinsamen Geh- und Radweg, um eine ordnungswidrige Nutzung durch den Fußverkehr zu vermeiden

- Erweiterung des Seitenbereiches auf min. 2,50 m Breite



Abbildung 59: Gemeinamer Geh-/Radweg Penzliner Str. stadteinwärts [6]

Legende:

Gem. Geh-/Radweg

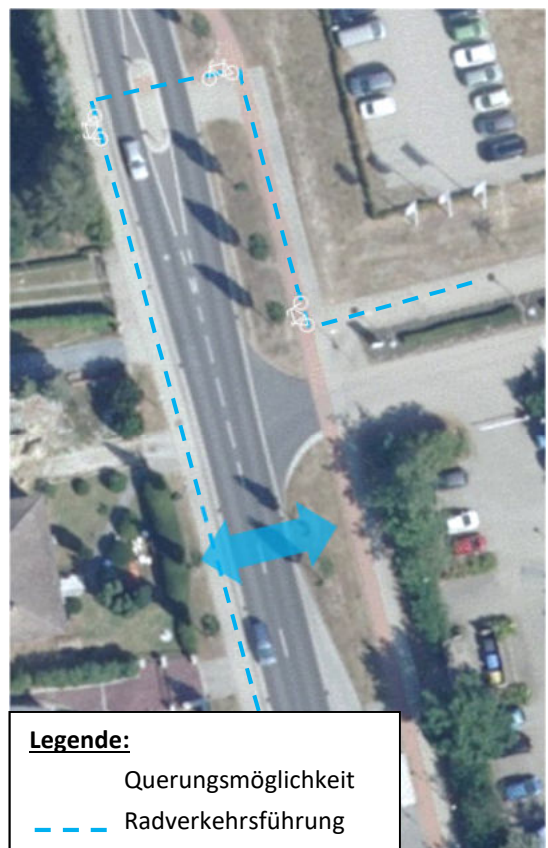
- Am Krankenhaus Penzliner Straße wird eine Querungsmöglichkeit für den Radverkehr benötigt, um den Radweg stadteinwärts ordnungsgemäß zu nutzen

Variante 1: optimierter Querungsbereich für den Radverkehr

- **Empfehlung:** Herstellen eines einfachen Querungsbereiches mit abgesenkten Bordsteinen nahe der Einfahrt zum Krankenhaus
- Alternativ: Aufbringen eindeutiger Piktogramme zur Führung des Radverkehrs über den vorhandenen Querungsbereich in Richtung stadteinwärts sowie ggf. kleine übersichtliche Hinweisbeschilderung

Variante 2: Ausbau des Seitenbereiches zum Radweg im Zweirichtungsverkehr

- **Empfehlung:** Ausbau des getrennten Geh- und Radweges stadtauswärts zum getrennten Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
 - Breite des Radweges in Abhängigkeit des Radverkehrsaufkommens bei 2,0 bis 2,5 m



Legende:

Querungsmöglichkeit

--- Radverkehrsführung

Abbildung 60: Führung des Radverkehrs Penzliner Str. [4]

- Die Herrichtung einer zusätzlichen Querungshilfe (z.B. Mittelinsel) über die Penzliner Str. ist aufgrund geringer Flächenverfügbarkeit im Bereich der bestehenden Bushaltestelle sowie der Zufahrt zum Krankenhaus nur bedingt möglich. Die Anlage einer Querungshilfe im weiteren südlichen Straßenverlauf der Penzliner Straße wird nicht empfohlen.

4.2.4.2 Rudower Straße

- **Empfehlung:** Sanierung des Gehweges entlang der Rudower Str. im Bereich Lindenhöhe bis Zierke
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr
 - Anpassung der Bordsteinabsenkungen im Streckenverlauf
- Schaffung einer eindeutigen Radverkehrsführung am Kreisverkehr Rudower Str./Penzliner Str.



Abbildung 61: Übergang des Radverkehrs am Kreisverkehr Penzliner Str.

- **Empfehlung:** Unterstützende Maßnahmen zur Visualisierung der Radverkehrsführung von der Rudower Str. auf den Seitenbereich

- Markierung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn mit Leitmarkierung und Piktogramm
- Beschilderung der Benutzungspflicht des getrennten Geh- und Radweges im Bereich des Übergangs
- Ggf. Absenken des Bordsteines auf null, damit es beim (fast parallelen) Auffahren nicht zum Sturz kommt

- **Empfehlung:** Die Markierungen für die Radverkehrsführung im Seitenbereich sind im gesamten Kreisverkehr zu pflegen bzw. erneuern

4.2.4.3 Straße des Handwerks

- **Empfehlung:** Anlage eines Gehweges ab Tierheim bis Ortsausgang
- Querung der Fahrbahn im Bereich des Tierheims über Bordsteinabsenkung realisierbar
- In diesem Bereich keine Maßnahmen für den Radverkehr stadtauswärts notwendig, da dieser bereits auf der Fahrbahn geführt wird
- Radverkehr stadteinwärts nutzt die Fahrbahn und erhält auf Höhe des Tierheims eine Benutzungspflicht des Seitenraums
 - Benutzungspflicht des Seitenraums nicht notwendig
 - Übergang von der Fahrbahn auf den Seitenbereich ist für den Radverkehr ungünstig
 - **Empfehlung:** Rückbau der Beschilderung für den Radverkehr stadteinwärts
 - Radverkehr nutzt weiter die Fahrbahn und wird im Bereich der Handwerkskammer auf den Seitenbereich geführt



Abbildung 63: Neubau Gehweg in der Straße des Handwerks [4]



Abbildung 62: Rückbau der Benutzungspflicht

- Optimierung der Radverkehrsführung im Bereich der Handwerkskammer stadtauswärts
 - o **Empfehlung:** Anpassung/Ausrichtung der Beschilderung zur besseren Verdeutlichung der Radverkehrsführung
 - o Ausrichtung der Beschilderung zur besseren und frühzeitigen Erkennbarkeit während des Heranfahrens
 - o Herrichtung der wegweisenden Beschilderung für den Fernradverkehr



Abbildung 64: Optimierung der Radverkehrsführung in der Straße des Handwerks

4.2.5 Weitere Maßnahmen zur touristischen Radverkehrsförderung

4.2.5.1 Rundweg um den Zierker See

Der Rundweg um den Zierker See wird hauptsächlich für landwirtschaftliche Zwecke genutzt. Doch auch als Naherholungsziel der Neustrelitz und bei Radtouristen ist der Weg beliebt. Bezüglich der objektiven und subjektiven Sicherheit besteht jedoch Handlungsbedarf. Durch eine allgemeine Geschwindigkeitsreduzierung oder die An- und Aufbringung von Hinweismarkierungen auf Fußgänger und Radfahrer an relevanten Knotenpunkten kann hier ein höheres Maß an Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden.

4.2.5.2 Christiansburger Weg

Aus Gründen der Stadtteilverbindung zwischen Strelitz-Alt und Klein Trebbow ist der Christiansburger Weg eine Fahrradrouten, die hinsichtlich der Attraktivität sowie der Verkehrssicherheit für den regionalen Radverkehr in der Maßnahmenaufstellung eine Berücksichtigung finden muss. Auf der knapp 4 km langen Strecke liegt eine Brücke, die einen baufälligen Zustand und somit eine potentielle Gefahrenquelle aufweist. Empfohlen wird vorrangig die Erneuerung der Brücke oder optional die Ermittlung einer Alternativroute zum Christiansburger Weg im weiteren Planungsprozess.

4.2.5.3 Berlin-Kopenhagen-Radfernweg

Der Berlin-Kopenhagen-Radfernweg verbindet zwei europäische Metropolen miteinander. Auf seiner Strecke gibt es zahlreiche Möglichkeiten für die Besichtigung und Erkundung naturnaher Mittel- und Kleinstädte im ländlichen Raum. Für viele Fahrradtouristen kann die Stadt Neustrelitz als Etappenziel attraktiv gemacht werden, obgleich sie nicht direkt an diesen Fernradweg angebunden ist. Die Aufstellung einer entsprechenden Hinweis Beschilderung, ggf. die Ausweisung als Neben- bzw. Ergänzungsrouten, ist für die Werbung von Tages- oder Übernachtungsgästen empfehlenswert.

5 Fazit

Durch qualitativ gute Infrastruktureinrichtungen und eine geeignete sowie sichere Verkehrsführung steigt die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer die vorgesehenen Einrichtungen für den Fuß- und Radverkehr zu nutzen. Damit wird der Fuß- und Radverkehr in der Stadt gefördert, wodurch der Anteil des nicht motorisierten Verkehrs sowie die Aufenthaltsqualität in der Stadt steigen. Daher sollte dem Fuß- und Radverkehr bei Neubau-, Umbau- und Ausbaumaßnahmen im Straßenraum eine besondere Beachtung zukommen.

Als Ergebnis der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Neustrelitz wurde ein Maßnahmenkatalog erstellt, welcher ein zentrales Planungsinstrument für die verkehrliche Entwicklung des Fuß- und Radverkehrs darstellt.

Generell wird aufgrund der besonderen Komplexität der verkehrlichen Zusammenhänge und Wechselwirkungen eine sorgfältige Detailplanung der einzelnen Maßnahmen empfohlen. Dazu zählt auch die planerische Verfeinerung vorgeschlagener Maßnahmen für die Genehmigung und anschließende Umsetzung.

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 – Überblick Kategorien der Defizitanalyse

Anlage 2 – Defizitanalyse

- 2.1 – Neustrelitz/Innenstadt
- 2.2 – Kiefernheide
- 2.3 – Strelitz-Alt
- 2.4 – Zierke
- 2.5 – Sonstiges Stadtgebiet

Anlage 3 – Netzkategorien für den Radverkehr

- 3.1 – Neustrelitz/Innenstadt
- 3.2 – Kiefernheide
- 3.3 – Strelitz-Alt
- 3.4 – Zierke

Anlage 4 – Maßnahmenkatalog

- 4.1 – Neustrelitz/Innenstadt
- 4.2 – Kiefernheide
- 4.3 – Strelitz-Alt
- 4.4 – Zierke
- 4.5 – Sonstiges Stadtgebiet

Abkürzungsverzeichnis

EKZ	-	Einkaufszentrum
Kfz	-	Kraftfahrzeug
KP	-	Knotenpunkt
KV	-	Kreisverkehr
LSA	-	Lichtsignalanlage
SV	-	Schwerverkehr
VEP	-	Verkehrsentwicklungsplan

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet des Verkehrskonzepts	5
Abbildung 2: Verkehrsräume für den Geh- und Radverkehr	12
Abbildung 3: Radverkehrsfurt im Zuge eines Zweirichtungsradweges	14
Abbildung 4: Sandberg in Neustrelitz – Beispiel für Radfahrbereiche auf Fahrbahnen mit Naturpflaster	15
Abbildung 5: Ausbildung einer Geh-/Radwegüberführung.....	16
Abbildung 6: Prinzipskizze einer Mittelinsel als Querungshilfe	17
Abbildung 7: Prinzipskizze von vorgezogenen Seitenräumen als Querungshilfe.....	17
Abbildung 8: Beispiel eines Fußgängerüberweges.....	17
Abbildung 9: Radschutzstreifen Semmelweisstraße	20
Abbildung 11: Übergang auf die Fahrbahn F.-W.-Buttel-Platz.....	21
Abbildung 10: Radschutzstreifen Tiergartenstr.....	21
Abbildung 13: Beschilderung „Radfahrer frei“ an Tiergartenstraße	22
Abbildung 12: Beispiel Auffangradweg an Kreisverkehren	22
Abbildung 14: Fuß- und Radverkehrsführung am Platz am Tiergarten.....	23
Abbildung 15: Querungsmöglichkeit und Radverkehrsführung Friedrich-Wilhelm-Str. Höhe Marienstr.	24
Abbildung 16: Querungsmöglichkeit und Radverkehrsführung Louisenstr. Höhe Milowsgang	25
Abbildung 17: Querungsmöglichkeit Louisenstr. am Carolinum.....	26
Abbildung 18: Markt mit umlaufenden Geh- und Radverkehrsbereichen	27
Abbildung 19: Markt mit Erweiterung der Fußgängerzone	28
Abbildung 20: Querungsbereich Bruchstraße	30
Abbildung 21: Radverkehrsführung Am Stadthafen	30
Abbildung 22: Fußverkehrsführung Am Tiergarten.....	31
Abbildung 23: Maßnahmenvarianten Carlstr.....	32
Abbildung 24: Abgefahrene Grasfläche an Treppe Carlstr.....	32
Abbildung 25: Erweiterung des Gehbereiches Elisabethstr.	33
Abbildung 26: Radverkehrsführung Penzliner Str.	34
Abbildung 27: Mögliche Beruhigung des Kfz-Verkehrs in der Strelitzer Straße.....	35
Abbildung 28: Querungshilfe über die Useriner Str. auf Höhe Bootshaus	36
Abbildung 29: Wegweisende Beschilderung an Zur Weißen Brücke stadtauswärts	37
Abbildung 30: Wegweisende Beschilderung an Zur Weißen Brücke stadteinwärts	37
Abbildung 31: Maßnahmenpaket an Zur Weißen Brücke zur Führung des Geh- und Radverkehrs.....	37
Abbildung 32: Neuer Geh- und Radbereich entlang der Useriner Str.....	38
Abbildung 33: Neuer Querungsbereich über die Useriner Str. auf Höhe Kastanienallee.....	39
Abbildung 34: Beschilderung des Seiteneereiches an der Useriner Str. auf Höhe Kastanienallee	39

Abbildung 35: Neuer Querungsbereich über die Useriner Straße auf Höhe Pappelallee.....	39
Abbildung 36: Änderung des Seitenraums zum gemeinsamen Geh- und Radweg auf Höhe Pappelallee	40
Abbildung 37: Übergang für den Radverkehr zwischen Seitenraum und Fahrbahn im Bereich der Parkstr.	40
Abbildung 38: Ausbau und Anschluss Alte Poststr.	41
Abbildung 39: Ausbau Fußverkehrsführung am KP An der Fasanerie/Strelitzer Chaussee.....	41
Abbildung 40: Gehweg und Fahrbahnsanierung Hans-Fallada-Str.	42
Abbildung 41: Variante weiterer Querungshilfen am Einkaufszentrum in der Karbe-Wagner-Str.	43
Abbildung 42: Radschutzstreifen Kirschenallee	44
Abbildung 43: Radschutzstreifen Lessingstr.....	44
Abbildung 44: Erweiterung des Seitenraums an der Strelitzer Chaussee stadtauswärts	45
Abbildung 45: Planungsskizze der Radwegeführung an der Strelitzer Chaussee stadteinwärts	46
Abbildung 46: Piktogramm zur Umleitung des Radverkehrs am KV Woldegker Chaussee	47
Abbildung 47: Beschilderung Woldegker Chaussee/Carl-Meier-Str.	49
Abbildung 48: Radverkehrsführung auf gem. Geh-/Radweg Carl-Meier-Str.	49
Abbildung 49: fehlender Übergang Carl-Meier-Str.	49
Abbildung 50: Übergänge zwischen Seitenraum und Fahrbahn Carl-Meier-Str.	49
Abbildung 51: Übergang der Carl-Meier-Str. am südlichen Zugang des Friedhofs.....	50
Abbildung 52: Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg.....	50
Abbildung 53: Querungsmöglichkeit Wilhelm-Stolte-Str. auf Höhe Str. am Spiegelberg.....	51
Abbildung 54: Querungsmöglichkeit Wilhelm-Stolte-Str. auf Höhe der Einzelhandelsmärkte.....	51
Abbildung 55: Querungsmöglichkeit Wilhelm-Stolte-Str. auf Höhe Daniel-Sanders-Str.	51
Abbildung 56: Querungsmöglichkeit Neubrandenburger Str.	52
Abbildung 57: Verschwenk Radverkehrsführung Knotenpunkt Schulstr.	52
Abbildung 58: Beispiel: Straße Sandberg in Neustrelitz.....	53
Abbildung 59: Gemeinsamer Geh-/Radweg Penzliner Str. stadteinwärts.....	54
Abbildung 60: Führung des Radverkehrs Penzliner Str.	54
Abbildung 61: Übergang des Radverkehrs am Kreisverkehr Penzliner Str.	55
Abbildung 62: Rückbau der Benutzungspflicht	56
Abbildung 63: Neubau Gehweg in der Straße des Handwerks	56
Abbildung 64: Optimierung der Radverkehrsführung in der Straße des Handwerks	56

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kriterien der Defizitanalyse	9
Tabelle 2: Übersicht von Konflikten und Schwachstellen in den untersuchten Stadtgebieten	10
Tabelle 3: Netzkategorien für den Radverkehr	11
Tabelle 4: Breitenmaße von Fuß- und Radverkehrsanlagen	12
Tabelle 5: Breiten von Mittelinseln und Wartebereichen.....	16
Tabelle 6: Einsatzbereiche Fußgängerüberweg nach Verkehrsaufkommen Kfz und Fußverkehr	17

Quellenverzeichnis

- [1] Fußverkehrs-Check in Neustrelitz, Herausgeber: FUSS e.V., Neustrelitz 2019
- [2] **EFA 2002**, Empfehlung für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2002, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2002
- [3] **ERA 2010**, Empfehlung für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2019, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2010
- [4] GeoPortal.MV, Onlinezugriff auf Karten und Luftbilder, Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen, Schwerin, 2017
- [5] **HBS 2015**, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Köln 2015
- [6] OpenStreetMap.de
- [7] **RASt 2006**, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2006
- [8] **RIN 2008**, Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2008
- [9] **RStO 2012**, Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012
- [10] **StVO**, Straßenverkehrs-Ordnung, Ausgabe: 2013, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2013
- [11] **VEP 2004**, Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Neustrelitz, Neustrelitz 2004
- [12] **VEP 2020**, Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Neustrelitz, Neustrelitz 2020
- [13] **Stadt Neustrelitz**, März 2022

Kategorie 1 - Wegeföhrung

Kriterien	gute Wegeföhrung	eingeschränkte Qualität	erhöhtes Gefährdungsrisiko	Unfallrisiko
<u>a.) wegweisende Beschilderung (touristisch und Fernradweg)</u>	gut erkennbare und eindeutige wegweisende Beschilderung	<ul style="list-style-type: none"> • abgenutzt • verdeckt • schwer erkennbar • verwittert 	<ul style="list-style-type: none"> • irreföhrend • nicht vorhanden • außerhalb des Sichtfeldes 	
<u>b.) Stetigkeit der Wegeföhrung</u>	gute und stetige Wegeföhrung	vorgesehener Wechsel der Fahrbahnseite ohne erkennbaren Grund	<ul style="list-style-type: none"> • erhöhte Anzahl erforderlicher Fahrbahnwechsel • erzwungene Umwege 	<ul style="list-style-type: none"> • Lücken in der Wegeföhrung
<u>c.) Querungsmöglichkeiten</u>	ausreichende Querungsmöglichkeiten	Bereiche mit fehlenden Querungshilfen		
		<i>geringer Querungsbedarf</i> (Vermeidung von Umwegen, Querung aufgrund Rechtsfahrgebot Rad etc.)	<i>mittlerer Querungsbedarf</i> (Bereich von Einzelhandelseinrichtungen, Bushaltestellen etc.)	<i>hoher Querungsbedarf</i> (Bereich von Schulen, Kindergärten, Seniorenheime, Kirchen, Bereiche hohem Anteil schutzbedürftiger Fußverkehr etc.)
<u>d.) Änderung der Wegenutzung</u>		nicht eindeutig erkennbare Übergangsbereiche	fehlende Übergangsbereiche	

Kategorie 2 - Verkehrsraum

	angemessener Verkehrsraum	eingeschränkter Verkehrsraum	Gefährdungsrisiko	erhöhtes Unfallrisiko
<u>a.) Breiten</u>	ausreichende Breiten für die vorgesehene Nutzung (≥ Regelmaß)	Unterschreitung des Regelmaß	Unterschreitung des Mindestmaß	geringe Breiten an Aufstell- und Wartebereichen mit hohem Nutzungsbedarf
<u>b.) Geschwindigkeitsbegrenzungen</u>	Führung Radverkehr auf der Fahrbahn			
	≤ 30 km/h	30 km/h - 50 km/h	> 50 km/h	
		<ul style="list-style-type: none"> mit ausreichendem Straßenquerschnitt und Schutzstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> ohne ausreichendem Straßenquerschnitt und Schutzstreifen ohne Gehweg "Radfahrer frei" 	<ul style="list-style-type: none"> ohne separate Radfahranlage auf Fahrbahn
<u>c.) Verkehrsstärke</u>	Führung Radverkehr auf der Fahrbahn			
	< 400 Kfz/h	≥ 400 Kfz/h bis 1000 Kfz/h	> 1000 Kfz/h	
	≥ 400 Kfz/h bis 1000 Kfz/h <ul style="list-style-type: none"> mit Schutzstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> ohne ausreichendem Straßenquerschnitt und Schutzstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> ohne ausreichendem Straßenquerschnitt und Schutzstreifen ohne Gehweg "Radfahrer frei" 	<ul style="list-style-type: none"> ohne separate Radfahranlage auf Fahrbahn

Breiten

		Mindestmaß in [m]	Regelmaß in [m]	
<u>Gehwege</u>	Gehweg	1,80	2,50	
<u>Radwege</u>	Schutzstreifen auf Fahrbahn	1,25	1,50	Sicherheitsraum + 0,5 m
	Radfahrstreifen auf Fahrbahn	-	1,85	
	Einrichtungsweg im Seitenbereich	1,60 *1	2,00	
	Zweirichtungsweg im Seitenbereich	2,00 *1	2,50	
	einseitig	2,50	3,00	
<u>gemeinsam</u>	gemeinsamer Geh- und Radweg	2,50	-	
	innerorts	-	2,50 *2	
<u>Aufstellbereich</u>	im Knotenpunktbereich/ auf Mittelinseln	Länge	2,50	3,00
		Breite	4,00	4,00
	Wartebereich Haltestellen		2,50	-

*1 bei geringer Verkehrsstärke

*2 in Abhängigkeit von der Fuß- und Radverkehrsstärke

*3 bei anliegendem Radweg

Kategorie 3 - Wegequalität

Kriterien	gute Wegequalität	eingeschränkte Wegequalität	Schlechte Wegequalität	Sturz- und Gefährdungsrisiko
<u>a.) Oberflächenbeschaffenheit</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Asphalt • ebenes Pflaster 	<ul style="list-style-type: none"> • Pflaster mit größeren Fugen • ungesägtes Kleinpflaster • häufige Absenkungen im Bereich von Grundstückszufahrten 	<ul style="list-style-type: none"> • Sonstiges Naturpflaster • häufiger Wechsel der Oberfläche • vereinzelt Unebenheiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Gehwegschäden • Verwerfungen im Wegebereich • Absackungen • Löcher im Belag • Erhebungen durch Wurzeln
<u>b.) Borde / Bordsteinabsenkung / Barrierefreiheit</u>		<ul style="list-style-type: none"> • Bordsteinabsenkung außerhalb der Wegebeziehung 	<ul style="list-style-type: none"> • zu steile Bordsteinabsenkung • zu geringe Bordsteinabsenkung (Bord > 3 cm) • große Höhendifferenz zwischen Gehweg / Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Bordsteinabsenkung

Kategorie 4 - Verkehrssicherheit

Kriterien	angemessene Verkehrssicherheit	eingeschränkte Verkehrssicherheit	Gefährdungsrisiko	erhöhtes Unfallrisiko
<u>objektive und subjektive Verkehrssicherheit</u>		<ul style="list-style-type: none"> • Gefährdung in den Nebenanlagen • zu viele Reize (viel Beschilderung auf kleinem Raum) • fehlende Beleuchtung 	<ul style="list-style-type: none"> • häufige Missachtung von Verkehrsregeln (bspw. Missachtung der Benutzungspflicht, Fahren entgegengesetzt der Einbahnstraße) • geringe Akzeptanz der Verkehrsführung 	<ul style="list-style-type: none"> • Unfallhäufung • eingeschränktes Blickfeld • schlechte Begreifbarkeit der Verkehrsführung

Defizitanalyse Stadtgebiet Innenstadt

Kapitel-Nr.: Anlage 2.1.2	Kategorie 1 - Wegeführung				Kategorie 2 - Verkehrsraum				Kategorie 3 - Wegequalität		Kategorie 4 - Verkehrssicherheit		
	Straßen	wegweisende Beschilderung	Stetigkeit der Wegeführung	Querungsmöglichkeiten	Änderung der Wegenutzung	Breiten		Führungsform des Radverkehr		Oberflächenbeschaffenheit	Borde/ Bordsteinabsenkungen	objektive und subjektive Verkehrssicherheit	
						Gehweg	Radweg	Aufstell- und Wartebereiche	Geschwindigkeit			Verkehr	
	Hohenzierter Straße									Gehweg: Zufahrten auf Straßenniveau		Am Ortsausgang: Kein Gehweg vorhanden	
	Kasernenstraße									Fahrbahn: grobes Naturpflaster		Radfahren auf Gehweg	
	Kastanienallee									Fahrbahn: Schotter			
	Klenzgang												
	Louisenstraße										Anpassungen der Bordabsenkungen	Schülerverkehr	
	Marienstraße											Radfahren auf Gehweg	
1.6	Markt									Fahrbahn: grobes Naturpflaster		Unübersichtliche Verkehrsführung für Fuß- und Radverkehr Konflikt zwischen den Verkehrsteilnehmern	
	Milowsgang												
	Glambecker Nebenstr. bis Carlstr.									Fahrbahn: grobes Naturpflaster		Radfahren auf Gehweg	
	Glambecker Nebenstr. bis Bruchstr.											Unübersichtliche Verkehrsführung am KP Bruchstraße	
	Mühlenstraße												
	Dr.- Schwentner-Str. bis Louisenstr.									Gehweg: Oberflächenwechsel an Zufahrten Fahrbahn: grobes Naturpflaster, höhe Hausnr. 39 Verwerfung Bordstein		Radfahren auf Gehweg	
	Louisenstr. bis Zierker Str.									Gehweg: Oberflächenwechsel an Zufahrten		Schülerverkehr im Bereich Schulgang kreuzen Fahrbahn	
	Müllergang									Fahrbahn: grobes Naturpflaster		Radfahren auf Gehweg	
	Pappellallee									Fahrbahn: grobes Naturpflaster			
	Parkstraße												
	Penzliner Straße											Stadttauswärts: Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr, da kein Gehweg vorhanden	
	Rietpietschgang									Fahrbahn: grobes Naturpflaster		Radfahren auf Gehweg	
	Rudi-Arndt-Platz												
	Rudolf-Virchow-Weg												
	Sandberg												
	Zur Grundschule												
	Färbergang bis Gartenstr.									Fahrbahn: streckenweise grobes Naturpflaster		Radfahren auf Gehweg	
	Sassenstraße									Gehweg: Oberflächenwechsel an Zufahrten		Radfahren auf Gehweg	
	Schlachthofstraße									Fahrbahn: grobes Naturpflaster		Radfahren auf Gehweg	
	Schloßstraße												
	Markt bis Tiergartenstr.									Gehweg: Oberflächenwechsel an Zufahrten Fahrbahn: grobes Naturpflaster		Radfahren auf Gehweg Radfahren entgegen Einbahnstraße	
	Tiergartenstr. bis Hertelstr.									Fahrbahn: grobes Naturpflaster		Radfahren auf Gehweg	
	Schulgang											Gefährdungen in den Nebenanlagen Schülerverkehr	
	Seegang zum Glambecker See									Fahrbahn: grobes Naturpflaster		Radfahren auf Gehweg	
	Seegang zum Zierker See												
	Seestraße									Gehweg: Oberflächenwechsel an Zufahrten			
	Semmelweisstraße											Radfahren auf Gehweg	
	Strelitzer Chaussee											Markierung	
	Strelitzer Straße									Zustand der Zufahrten		Konflikt zwischen Geh- und Radverkehr	

Defizitanalyse Stadtgebiet Innenstadt

Kapitel-Nr.: Anlage 2.1.2	Kategorie 1 - Wegeföhrung				Kategorie 2 - Verkehrsraum				Kategorie 3 - Wegequalität		Kategorie 4 - Verkehrssicherheit	
	wegweisende Beschilderung	Stetigkeit der Wegeföhrung	Querungs- möglichkeiten	Änderung der Wegenutzung	Breiten		Föhrungsform des Radverkehr		Oberflächenbeschaffenheit	Borde/ Bordstein- absenkungen	objektive und subjektive Verkehrssicherheit	
					Gehweg	Radweg	Aufstell- und Wartebereiche	Geschwindigkeit	Verkehr			
	Tergartenstraße											
	Friedrich-Wilhelm-Buttel-Platz											Radfahren auf Gehweg
	Fr.-W.-Buttel-Platz - Strelitzer Str.									Gehweg: Zufahrten auf Straßenniveau		Radfahren auf Gehweg Schülerverkehr
1.7	Kreisverkehr									Gehweg: Absackungen Strelitzer Chaussee		Gehbereich Zufahrt Tergartenstraße schlechte Sicht im Kurvenbereich Schülerverkehr
	Töpferberg									Fahrbahn: grobes Naturpflaster		Radfahren auf Gehweg
	Töpferstraße									Gehweg: Oberflächenwechsel an Zufahrten		Radfahren auf Gehweg
	Twachtmannstraße									Fahrbahn: grobes Naturpflaster		Radfahren auf Gehweg
1.8	Useriner Straße											
	Seestr. bis Am Stadthafen											Radfahren auf Gehweg, Kfz-Verkehr nutzt Radschutzstreifen
	Am Hafen bis Zur Weißen Brücke											Radfahren entgegen der Fahrtrichtung
	Zur Weißen Brücke bis Parkstr.											Radfahren auf Gehweg und entgegen der Fahrtrichtung
	Parkstr. Bis Bürgerseeweg									Gehweg: Oberflächenwechsel an Zufahrt Pappelallee		Radfahren auf Gehweg
	Venusberg											
	Wartburggang									Fahrbahn: grobes Naturpflaster		Radfahren auf Gehweg
	Zur Weißen Brücke											Radfahren auf Gehweg
	Wilhelm-Riefstahl-Platz											Radfahren auf Gehweg
	Zierker Nebenstraße									Fahrbahn: Gleisanlagen		Gleisanlage
	Zierker Straße											
	Penzliner Str. bis Semmelweisstr.											
	Semmelweisstraße bis Markt									Gehweg: Oberflächenwechsel an Zufahrten		Radfahren auf Gehweg, Erhöhtes Fußverkehrsaufkommen

Anlage 2.1.2

Defizitanalyse

Stadtgebiet Innenstadt

*Anmerkung: Die Auswahl der im folgenden Bericht exemplarisch dargestellten Defizite erfolgte anhand ihrer Sicherheitsrelevanz, ihrer Bedeutung innerhalb der städtischen Verkehrsinfrastruktur und aufgrund ihrer festzustellenden Häufigkeit.

1 Stadtgebiet Innenstadt

1.1 Wegführung

a) Wegweisende Beschilderung

Innerhalb der Innenstadt von Neustrelitz besteht eine durchgehende innerörtliche Beschilderung für fußläufig touristisch relevante Ziele als eine braune Beschilderung. An dieser Beschilderung wurden keine Defizite festgestellt.

Die wegweisende Beschilderung für den Fernradverkehr durch Neustrelitz wird durch entsprechende Beschilderungen entlang der Radrouten vorgenommen. In Bezug auf diese Beschilderung wurden folgende Defizite identifiziert:

Straßenzug	Defizit - Beschilderung
Bürgerseeweg	- Fehlende wegweisende Beschilderung Fernradverkehr
Friedrich-Wilhelm-Straße - Höhe Marienstraße	- In Richtung Augustastraße besteht eine wegweisende Beschilderung an der Fahrbahnkante und damit außerhalb des Sichtbereichs des Radverkehrs auf dem gem. Geh- und Radweg (Benutzungspflicht)
Glambecker Straße	- Fehlende wegweisende Beschilderung Fernradverkehr
Hohenzieritzer Straße	- Fehlende wegweisende Beschilderung Fernradverkehr
Markt	- Unzureichende/unübersichtliche Beschilderung am Markt zu weiterführenden Zielen
Tiergartenstraße - Höhe Friedrich-Wilhelm-Buttel-Platz	- Es besteht eine wegweisende Beschilderung von Tiergartenstraße in die Schloßstraße, jedoch ist die Schloßstraße eine Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben ist
Useriner Straße - Höhe Zur Weißen Brücke	- Wegweisende Beschilderung steht außerhalb des Sichtbereichs des Radverkehrs - Durch Positionierung der Beschilderung ist die Wegweisung irreführend.
Useriner Straße - Höhe Parkstraße	- Fehlende wegweisende Beschilderung Fernradverkehr vor allem in Richtung Stadtzentrum - Keine weiterführende Beschilderung zu touristischen Zielen (Bsp. Hafen, Schlossgarten, Slawendorf und Markt) in Parkstraße, Kastanienallee, Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße.

Tabelle 1: Defizitanalyse – Beschilderung in der Innenstadt

b) Stetigkeit der Wegeföhrung

In Bezug auf die Stetigkeit der Wegeföhrung wurden folgende Defizite identifiziert:

Straßenzug	Defizit – Stetigkeit der Wegeföhrung
Am Stadthafen	- Hinweis „Radfahrer absteigen“ im Bereich zwischen Zierker Nebenstraße und Useriner Straße, obwohl ausreichend Verkehrsfläche vorhanden
Elisabethstraße - Treppe zum Töpferberg	- In Sackgasse der Elisabethstraße auf Höhe Twachtmannstraße ist kein Anschluss des Gehbereiches an die Treppe zum Töpferberg vorhanden
Friedrich-Wilhelm-Straße - Höhe Marienstraße	- Gemeinsamer Geh- und Radweg (Benutzungspflicht) in Richtung Tiergartenstraße - Hinweis „Radfahrer absteigen“ ab der Zufahrt zum Husarenmarkt
Hohenzieritzer Straße - Ortseingang KP B193	- Keine weitere Wegeföhrung entlang der B193 - Fernradverkehr fährt auf der Fahrbahn der B193 oder weicht über Dr. Schwentner Str. aus - Rechtsseitiger Seitenraum stadteinwärts endet Höhe Ortseingang Neustrelitz ohne Querungsmöglichkeit
Markt	- Keine Wegeföhrung über die Marktmitte vorhanden, was zu deutlichen Umwegen beim Passieren des Marktes führt.
Tiergartenstraße - Kreisverkehr Am Tiergarten	- Hinweis „Radfahrer absteigen“ an Zufahrten
Useriner Straße	- Im Straßenverlauf besteht keine durchgängige Geh- und Radverkehrsföhrung. Es sind mehrere Fahrbahnquerungen notwendig.

Tabelle 2: Defizitanalyse – Stetigkeit der Wegeföhrung in der Innenstadt

c) Querungsmöglichkeiten

In Bezug auf Möglichkeiten der Fahrbahnquerung wurden Bereiche identifiziert, in denen ein Querungsbedarf besteht, jedoch die Querungsmöglichkeiten nicht gegeben oder ausreichend sind.

Straßenzug	Defizit - Querungsbedarf
AugustasträÙe	- Mittlerer Querungsbedarf aufgrund Einzelhandelseinrichtungen am Husarenmarkt - Querung der Fahrbahn nur über Bordsteinabsenkungen in Zufahrtbereichen
Friedrich-Wilhelm-StraÙe - Höhe Marienstraße	- Hoher Querungsbedarf aufgrund des Bahnhofs
Markt	- Erhöhter Querungsbedarf zur Marktmitte - Bordsteinabsenkungen nicht ausreichend als Querungshilfen
Louisenstraße - Höhe Carolinum	- Hoher Querungsbedarf aufgrund von Schülerverkehr - Querungshilfe im Bereich der Feuerwehr nicht in den Gehbeziehungen der Schülerverkehre (v.a. Bushaltestelle)

Straßenzug	Defizit - Querungsbedarf
Penzliner Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Geringer Querungsbedarf im Straßenverlauf - Vor allem aufgrund des Rechtsfahrgebotes des Radverkehrs
Tiergartenstraße - Höhe Regionalschule	<ul style="list-style-type: none"> - Hoher Querungsbedarf aufgrund von Schülerverkehr - Querungshilfe mit Bedarfsampel nicht ausreichend
Tiergartenstraße - Höhe Katersteig	<ul style="list-style-type: none"> - Querungsbedarf aufgrund von betreuter Wohneinrichtung (mobilitätseingeschränkter Fußverkehr)
Useriner Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Querungsbedarf für Fuß- und Radverkehr aufgrund Seitenwechsel des befestigten Seitenraums - Erhöhter Querungsbedarf für den Fernradverkehr im Bereich Zur Weißen Brücke in Richtung Stadtzentrum

Tabelle 3: Defizitanalyse – Querungsmöglichkeiten in der Innenstadt

d) Änderung der Wegenutzung

In Bezug auf Änderungen der Wegenutzung wurden Bereiche identifiziert, in denen sich die Nutzung der vorhandenen Wege ändert, dieses jedoch nicht erkennbar ist bzw. ein Übergang zwischen den Wegenutzungen innerhalb der Verkehrsführung nicht vorhanden ist.

Straßenzug	Defizit – Änderung der Wegenutzung
Dr.-Schwentner-Straße - Höhe Friedhof	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlender Übergangsbereich für den Radverkehr aufgrund der Änderung der Radverkehrsführung von der Fahrbahn zum Seitenraum mit gem. Geh- und Radweg im Bereich des Friedhofs (Benutzungspflicht)
Dr.-Schwentner-Straße - Kreisverkehr Penzliner Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Bestehende Pflasterung am Kreisverkehr Penzliner Straße in Richtung Dr.-Schwentner-Straße gibt eine irreführende Änderung der Wegenutzung vom Seitenbereich auf die Fahrbahn - Eine Beschilderung des weiterführenden gemeinsamen Geh- und Radwegs in der Dr.-Schwentner-Straße ist erst im weiteren Verlauf vorhanden
Friedrich-Wilhelm-Straße - Höhe Schlachthofstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Änderung der Benutzungspflicht von gem. Geh- und Radweg (Benutzungspflicht) zu Gehweg mit Hinweis „Radfahrer frei“ ist für den Radverkehr nicht direkt ersichtlich
Louisenstraße - Höhe Carlstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Änderung der Benutzungspflicht von „keine Benutzungspflicht“ zu gem. Geh- und Radweg (Benutzungspflicht) auf Höhe Carlstraße ist nicht direkt ersichtlich
Useriner Straße - Höhe Pappelallee	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlender Übergangsbereich für den Radverkehr aufgrund der Änderung der Benutzungspflicht von gem. Geh- und Radweg (Benutzungspflicht) zu Gehweg ohne Hinweis „Radfahrer frei“

Tabelle 4: Defizitanalyse – Änderung der Wegenutzung in der Innenstadt

1.2 Verkehrsraum

a) Breiten

Eine Übersicht der vorhandenen Gehwegbreiten sowie benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen ist in Anlage 2.1.3 dargestellt. Defizite in den Breiten von Aufstell- und Wartebereichen können ebenfalls der Anlage entnommen werden.

b) Führungsform des Radverkehrs nach Geschwindigkeitsbegrenzung und Verkehrsstärke

In Bezug auf den Radverkehr wurde besonders die bestehende Benutzungspflicht im Hinblick auf die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Zusammenhang mit dem bestehenden Geschwindigkeitsniveau sowie der Kfz-Verkehrsstärke bewertet.

Im Bereich der Innenstadt gibt es eine Reihe an Streckenzügen, an denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. In den überwiegenden Fällen stehen in diesen Bereichen Straßenquerschnitte von mehr als 7 m Breite zur Verfügung, was als ausreichender Straßenquerschnitt für einen Mischverkehr von Kfz und Rad bewertet wird.

Die Straßen der Innenstadtumfahrung sind hier besonders zu beachten. Hier wird der Radverkehr Streckenweise auf der Fahrbahn geführt, ohne eine weitere Freigabe des Gehwegs durch den Hinweis „Radfahrer frei“. Es bestehen in diesen Bereichen keine separaten Radfahranlagen (Rad-schutzstreifen oder ähnliches). Vor allem in Bezug auf das allgemeine erhöhte Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Innenstadtumfahrung zusammen mit der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h steht ein Gefährdungsrisiko für den Radverkehr auf der Fahrbahn.

1.3 Wegequalität

a) Oberflächenbeschaffenheit

Die Gehwegbeschaffenheit ist im Bereich der Innenstadt überwiegend gut. Die Seitenbereiche sind zumeist mit Betonpflastersteinen und -platten hergerichtet und bieten so eine gute Nutzungsqualität. Es finden sich, wie im Eschenweg oder der Kastanienallee, jedoch auch Straßenverläufe, an denen die Seitenräume durch befestigten Kies hergerichtet sind. Dies stellt kein Defizit dar, solange die Seitenbereiche weitestgehend eben und ohne Schäden sind.

Im Stadtgebiet der Innenstadt haben sich Defizite an Zufahrten zu Grundstücken gezeigt. Der Seitenraum wird mitunter durch viele Grundstückszufahrten unterbrochen, deren Oberflächenbelege sich von dem durchlaufenden Gehweg unterscheiden. Sind die Zufahrten mit groben Naturpflaster hergerichtet, wird die Nutzungsqualität der Gehbereiche vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen, aber auch für Menschen mit Kinderwagen oder der Radverkehr deutlich eingeschränkt (Abbildung 1). Zudem brechen häufige Oberflächenwechsel in den Seitenbereichen den durchgehenden Gehweg optisch auf und erwecken das Anschein, dass der Verkehr auf den Grundstückszufahrten Vorrang gegenüber dem Fußverkehr hat (Abbildung 2). Darüber hinaus ist aufgefallen, dass mitunter Grundstückszufahrten auf Straßenniveau liegen und damit auf einem niedrigeren Niveau angelegt sind als der durchgehende Seitenraum. Der Fuß- und Radverkehr durchläuft dadurch ein häufiges „Auf und Ab“, was die Nutzungsqualität vor allem für den Radverkehr mindert.



Abbildung 1: Zufahrt mit groben Naturpflaster an der Friedrich-Wilhelm-Str. Höhe Marienstr.



Abbildung 2: Häufige Zufahrten an der Adolf-Friedrich-Str.



Abbildung 3: Zufahrt auf Straßenniveau an der Hohenzieritzer Str.

Die Fahrbahnen im Innenstadtbereich zeigen unterschiedliche Oberflächenbeschaffenheiten. Zahlreiche Straßen sind mit Naturpflaster hergerichtet. Speziell für den Radverkehr bieten ebene Fahrbahnoberflächen eine gute Nutzungsqualität und zeigen eine hohe Akzeptanz diese Fahrbereiche zu nutzen. Großes Naturpflaster, große Fugen, häufige Verwerfungen und ähnliches in den Oberflächen sind jedoch eine potentielle Gefahrenquelle für den Radverkehr (u.a. Rutsch- und Sturzgefahr) und schränken den Radverkehr deutlich ein. Auf unebenem Fahrbahnbelag entsteht allgemein ein unangenehmes Fahrgefühl für den Radverkehr. Zudem – und unweigerlich – muss der Radverkehr der Fahrbahnoberfläche, gegenüber dem eigentlichen Verkehrsgeschehen, seine erhöhte Konzentration und Aufmerksamkeit schenken. Der Radverkehr weicht aus diesem Grund auf den Gehweg aus, wodurch sich automatisch ein Konflikt mit dem Fußverkehr ergibt. In den folgenden Abbildungen 4 bis 6 sind beispielhaft fahrradunfreundliche Fahrbahnoberflächen im Innenstadtbereich dargestellt.

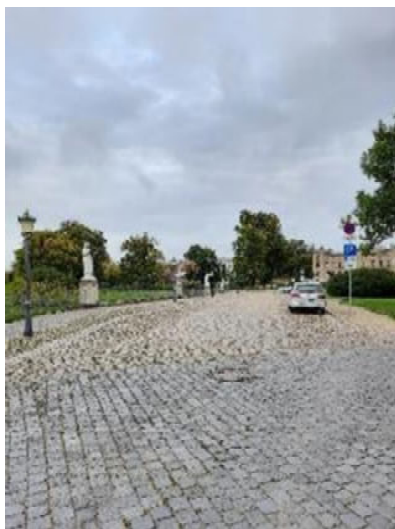


Abbildung 4: Fahrbahnoberfläche Schloßstraße



Abbildung 5: Fahrbahnoberfläche Glambecker Nebenstraße



Abbildung 6: Fahrbahnoberfläche Mühlenstraße

Innerhalb der Augustastraße sind Absackungen und Verwerfungen am Fahrbahnrand aufgefallen. Aufgrund dieser Verwerfungen nutzt der Radverkehr bevorzugt die Fahrbahnmitte, was zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr führt.

Im Bereich der Zierker Nebenstraße, Am Stadthafen bis zur Useriner Straße verläuft eine alte Schienenanlage der Hafensbahn, welche durch eine durchgehende Rinne eine Gefahrenquelle für den kreuzenden Radverkehr vor allem bei Nässe darstellt. Im Bereich der Useriner Straße wurde die Radverkehrsführung von der Fahrbahn auf den Seitenbereich bereits so anlegt, dass der Radverkehr senkrecht über die Schienen geführt wird, wodurch sich die Sturzgefahr an dieser Stelle minimiert.

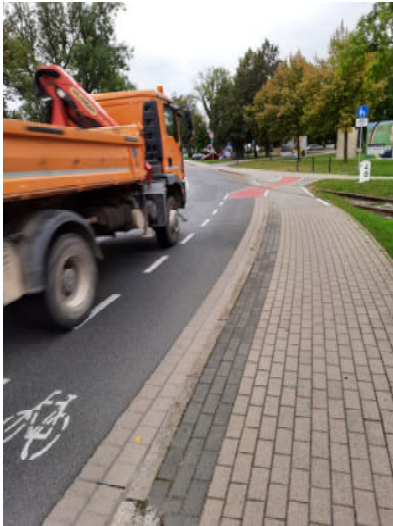


Abbildung 7: Übergang an Gleisanlagen Useriner Straße

b) Borde/Bordsteinabsenkungen/Barrierefreiheit

Eine Übersicht der Defizite an Bordsteinabsenkungen ist in Anlage 2.1.4 dargestellt.

1.4 Objektive und Subjektive Verkehrssicherheit

Radverkehr auf Gehweg

Im Innenstadtbereich von Neustrelitz werden die Seitenräume häufig vom Radverkehr genutzt, auch wenn diese nicht für den Radverkehr freigegeben sind. Das kann vor allem mit den fahrradunfreundlichen Fahrbahnoberflächen (großes Naturpflaster oder große Rinnen) begründet werden. Dabei reichen jedoch die Gehwegbreiten in der Regel nicht aus, um eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs zu gewährleisten. So kommt es vor allem in Bereichen mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern. Besonders in Bereichen, in denen die Gehbereiche durch Hauseingänge oder durch ruhenden Verkehr zusätzlich eingeschränkt sind, treten Konfliktpunkte auf.

Kein Gehweg

Entlang der Penzliner Straße besteht stadteinwärts ein getrennter Geh- und Radweg und stadtauswärts nur ein Radweg im Seitenbereich. Aufgrund dessen, dass entlang des Straßenverlaufs auch Bushaltestellen liegen, wird der Radweg stadtauswärts vermehrt durch den Fußverkehr genutzt. Dadurch kommt es in diesen Bereichen zu Konflikten zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr.

Ähnliche Situationen liegen entlang des Bürgerseeweges sowie in der Hohenzieritzer Straße vor. Hier gibt es Streckenabschnitte, die nur als Radweg ausgewiesen sind. Obgleich der Fußverkehr ein vermeintlich geringes Aufkommen in diesen Bereichen hat, wird ihm hier keine Fußverkehrsführung angeboten.

Gefährdung Nebenanlagen

Der Schulgang ist ein Gehbereich und führt von der Glambecker Straße über die Mühlenstraße und den Bollenacker bis zur Grundschule Sandberg. Im Bereich zwischen der Mühlenstraße und Bollenacker führt der Schulgang an Kleingartenanlagen entlang. Die Zäune dieser Kleingärten sind nicht durchgängig, haben Löcher oder sind stark umgebogen und sind teilweise mit Stacheldraht versehen. Vor allem in Bereichen mit vermehrten Schülerverkehren kann durch derartige Nebenanlagen ein erhöhtes Gefährdungspotential entstehen.



Abbildung 8: Gefährdung in Nebenanlage

Abgefahrene Markierung

Zur Verdeutlichung der vorherrschenden verkehrlichen Situation, besonders an Konfliktstellen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern, ist eine besondere Kennzeichnung der Wegführung hilfreich. Im Laufe der Zeit werden die Fahrbahnmarkierungen abgefahren oder verblassen, was zu unübersichtlichen Verkehrssituationen zwischen den einzelnen Teilnehmern führen kann. Zusätzlich ist aufgefallen, dass das farbliche Pflaster von Fahrradwegen deutlich an Farbintensität verloren hat bzw. Gehbereiche durch Verschmutzung nicht mehr eindeutig erkennbar sind.



Abbildung 9: Strelitzer Chaussee/Bürgerhorststraße



Abbildung 10: KV Tiergartenstraße/Strelitzer Chaussee Blickrichtung stadtauswärts



Abbildung 11: Useriner Straße Höhe Kastanienallee

1.5 Bruchstraße

Die Bruchstraße ist eine von acht strahlenförmig verlaufenden Straßen, die zum Markt führen, und übernimmt als eine der Sammelstraßen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen eine Verteilungsfunktion innerhalb des Stadtkerns. Die Straße ist in eine Tempo-30-Zone eingebunden und liegt an einer Senke. Der Markt und Wilhelm-Riefstahl-Platz liegen erhöht, der Knotenpunktbereich Bruchstraße/Milowsgang/Neuer Markt bildet den tiefsten Punkt der Bruchstraße.

Am Knotenpunkt Milowsgang/Neuer Markt besteht die Vorfahrtsregelung „Rechts-vor-Links“. Jedoch lässt die bestehende Straßengestaltung die Vorfahrtsregelung nicht intuitiv erkennen. Die Straßen Milowsgang sowie Neuer Markt sind mit einer anderen Fahrbahnoberfläche ausgebaut als die Bruchstraße. Für den heranfahrenden Verkehr auf der Bruchstraße erzeugt das die Wirkung, als seien Milowsgang und Neuer Markt nachrangig gegenüber der Bruchstraße. Durch den geradlinigen und gut einsehbaren Straßenverlauf der Bruchstraße hat der Verkehr in leichter Bergabfahrt ein mindestens gleichbleibendes Geschwindigkeitsniveau. Durch diesen Umstand kam es während der Beobachtung vor Ort regelmäßig zu Gefahrensituationen, aufgrund der Missachtung der geltenden Rechts-vor-Links Regelung an dieser Stelle. Diese Gefahren weiten sich auf den Fußverkehr, welcher diesen Knotenpunkt quert, sowie den Radverkehr auf der Fahrbahn ebenso aus.



Abbildung 12: Bruchstraße Fahrtrichtung Wilhelm-Riefstahl-Platz

Hinzu kommt, dass regelmäßiger Linienverkehr die Haltestellen am Neuen Markt anfährt. Der Fußverkehr quert zum Erreichen der Haltestellen mittig der Bruchstraße die Fahrbahn, weshalb Kfz-Fahrer an dieser Stelle mit besonderer Vorsicht fahren sollten. Eine gesonderte Pflasterung von etwa 3 m Breite im Querungsbereich kurz vor dem Neuen Markt gibt es zwar, jedoch ist diese für den heranfahrenden Verkehr nur schwer wahrnehmbar. Zudem ist der zu überquerende Straßenquerschnitt durch die Bushaltestellen an dieser Stelle mit über 9 m sehr breit. Das birgt ein zusätzliches Gefahrenrisiko für alle Verkehrsteilnehmer (Abbildung 13). Die gesonderte Pflasterung des Querungsbereichs besteht nur über die Fahrbahn der Bruchstraße, im Bereich der Bushaltestelle

ist keine gesonderte ebene Pflasterung hergerichtet, was dem Fußverkehr die Fahrbahnquerung an dieser Stelle weiter erschwert.



Abbildung 13: Übersicht Bruchstraße neuer Markt

1.6 Markt

Der Markt in Neustrelitz ist durch die Bauform ein Kfz-dominierter Platz. Der große Kreisverkehr mit einer umlaufenden Kreisfahrbahn von 8,0 bis 18,0 m bildet das Zentrum des Marktes. Die breite Kreisfahrbahn bietet dem Kfz-Verkehr so viel Raum, dass mehrere Fahrzeuge nebeneinander die Kreisfahrbahn befahren und das Geschwindigkeitsniveau der Fahrzeuge überwiegend höher ist, als die zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich). Am Rand des Kreisverkehrs befinden sich Parkmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr. Die vier Parkflächen sind nicht von der Kreisfahrbahn abgegrenzt, sodass Fahrzeuge auch abseits der Zu- und Ausfahrten die Kreisfahrbahn befahren können. Die weite und offene Bauform ohne weitere Führungen für den Kfz-Verkehr machen es schwer, die bestehende Verkehrssituation schnell zu erfassen. Diese Verkehrssituation bringt ein Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer, wobei vor allem der Fuß- und Radverkehr einem erhöhten Gefährdungsrisiko ausgesetzt sind.

Die Marktmitte bietet mit Bänken, Bäumen und einem Springbrunnen eine gewisse Aufenthaltsqualität. Diese wird jedoch durch das hohe Verkehrsaufkommen rund um den Markt und dem damit einhergehenden Verkehrslärm auf den Naturpflasterstraßen stark gemindert. Das Erreichen der Marktmitte und auch das Überqueren des Marktes ist für den Fußverkehr erschwert. Die breite Kreisfahrbahn muss dafür zwei Mal überquert werden, was durch die hohe Verkehrsstärke und das erhöhte Geschwindigkeitsniveau ohne weitere Querungshilfen ein Sicherheitsrisiko darstellt. Es besteht ein umlaufender Gehweg am



Abbildung 14: Markt Neustrelitz Blickrichtung Seestraße

Markt, welcher aufgrund der Marktgröße zu einem erheblichen Umweg führt, wenn der Markt überquert werden möchte.

Für den Radverkehr besteht auf dem Markt keine gesonderte Führung, dieser wird ebenfalls auf der Fahrbahn geführt. Jedoch wird die Fahrbahn vom Radverkehr größtenteils gemieden. Die Fahrbahnoberfläche aus groben Naturpflaster ist unangenehm für den Radverkehr, zudem trägt das Geländeniveau in Verbindung mit einer hohen Verkehrsstärke zu einem unsicheren Fahrgefühl zwischen dem Kfz-Verkehr bei.

Daher wird der Rad- und Fußverkehr eher auf den glatten Steinplatten entlang der Parkflächen beobachtet, obwohl diese Bänder nicht für den Rad- oder Fußverkehr vorgesehen sind.



Abbildung 15: Markt Neustrelitz Nutzung der Steinplatten an Kreisfahrbahn

1.7 Platz am Tiergarten

Der Kreisverkehrsplatz am Tiergarten ist ein wichtiger Knotenpunkt im südöstlichen Bereich der Innenstadt. Vor allem die Führung des Radverkehrs über den Kreisverkehrsplatz ist komplex sowie nicht durchgängig und somit in einzelnen Abschnitten zu betrachten.

Von der Tiergartenstraße kommend fährt der Radverkehr erst auf einem Gehweg, der für den Radverkehr über das Hinweisschild „Radfahrer frei“ freigegeben ist, überquert die Straße Am Tiergarten und folgt einem getrennten Geh- und Radweg, welcher die Strelitzer Chaussee stadtauswärts Richtung Kiefernheide/Strelitz-Alt führt. Alternativ kreuzt der Radverkehr die Zufahrt der Strelitzer Chaussee am Kreisverkehr in Richtung Friedrich-Wilhelm-Straße. Ab dem Knotenpunkt Marienstraße wird der getrennte Geh- und Radweg zu einer gemeinsamen Führung.

Aus der Strelitzer Chaussee kommend fährt der Radverkehr zunächst auf einem getrennten Geh- und Radweg. Beim Queren der Friedrich-Wilhelm-Straße wird der Radverkehr durch das Hinweisschild „Radfahrer absteigen“ angewiesen den Knotenarm zu Fuß zu queren. Damit soll vermeintlich eine Vermischung von Rad- und Fußverkehr im Gehbereich an der Ecke Friedrich-Wilhelm-Straße/Strelitzer Straße reduziert werden, um dem erhöhten Fußverkehrsaufkommen in diesem Bereich und dem begrenzten Seitenraum gerecht zu werden. Der Grund für das Absteigen des Radverkehrs beim Queren des Knotenarms ist jedoch nicht ersichtlich, wodurch die Akzeptanz dazu beim Radverkehr gering ausfällt.



Abbildung 16: Querung am Knotenarm Friedrich-Wilhelm-Str.

Die Strelitzer Straße ist eine Tempo-30-Zone, wodurch der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, jedoch gilt auf den Gehwegen eine Freigabe für den Radverkehr über das Hinweisschild „Radverkehr frei“. Bei der Vermischung des Rad- und Fußverkehrs kann es aufgrund des erhöhten Fußverkehrsaufkommens in der Boulevardstraße zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern kommen. Vermeintlich ist die Akzeptanz des Radverkehrs, die Fahrbahn in der Strelitzer Straße zu nutzen, aufgrund des Fahrbahnbelags mit groben Naturpflastersteinen, ebenfalls gering.

Am Knotenarm zur Tiergartenstraße in Richtung Rietpietschgang besteht ebenfalls ein Fußweg mit dem Hinweisschild „Radverkehr frei“. In dem Bereich der Kurve ist der Gehbereich jedoch sehr eng und schlecht einsehbar. Die gemeinsame Nutzung des Fuß- und Radverkehrs ist an dieser Stelle mit einem erhöhten Konfliktpotential verbunden. Dazu ist zu sagen, dass der Gehbereich aufgrund der nahegelegenen Regionalschule zeitweise vermehrt genutzt wird. (Abbildung 18).



Abbildung 17: Gehbereich Strelitzer Straße



Abbildung 18: Gehweg Tiergartenstraße in Richtung Rietpietschgang

An der Zufahrt Friedrich-Wilhelm-Straße/Husarenmarkt besteht in beide Richtungen keine Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr. Dieser hat somit die Fahrbahn zu benutzen. Somit fährt der Radverkehr aus dieser Richtung auf der Kreisfahrbahn. Durch die geringe Fahrbahnbreite von ca. 5 m im Kreisverkehr und das hohe Verkehrsaufkommen in diesem Bereich, entsteht ein erhöhtes Gefahrenpotential zwischen den Verkehrsteilnehmern. Nach Durchfahrt des Kreisverkehrs auf der Fahrbahn bestehen keine Überführungsmöglichkeit in der Tiergartenstraße (Abbildung 19: Route 1) zum Gehweg und in der Strelitzer Chaussee (Abbildung 19: Route 2) zum benutzungspflichtigen Geh- und Radweg.

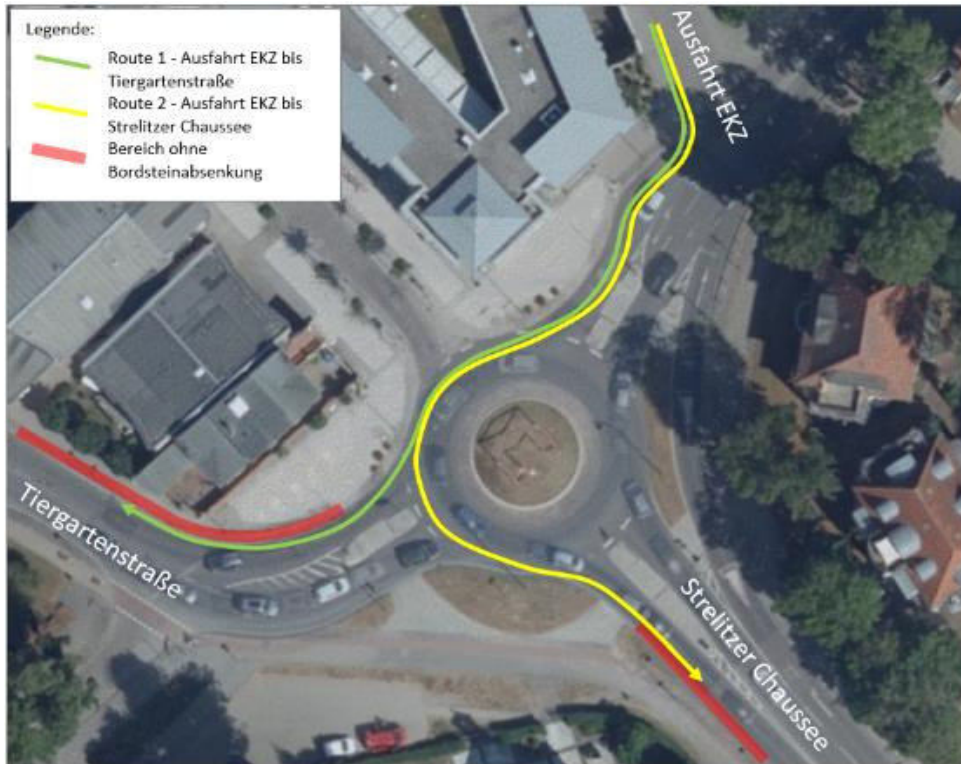


Abbildung 19: Darstellung der Routen vom Husarenmarkt kommend

Die Radverkehrsführungen am Kreisverkehrsplatz am Tiergarten sind in der folgenden Abbildung 20 als Übersicht dargestellt.



Abbildung 20: Darstellung Radwegeführung am KV Strelitzer Straße / Tiergartenstraße

1.3 Useriner Straße

Die Useriner Straße ist eine ausgewiesene Radroute und dient neben dem täglichen Pendelverkehr auch dem touristischen Fuß- und Radverkehr. Die Useriner Straße bündelt jedoch auch in Bezug auf die Durchgängigkeit der Wegeführung eine Reihe von Schwachstellen für den Fuß- und Radverkehr.

Wegeführung

Die Wegeführung des Fuß- und Radverkehrs entlang der Useriner Straße ist lückenhaft und nur mit häufigen Fahrbahnquerungen möglich. An den jeweiligen Stellen existieren derzeit keine ausreichenden Überquerungshilfen. Durch den kurvigen Streckenverlauf der Useriner Straße, das erhöhte Geschwindigkeitsniveau und das hohe Verkehrsaufkommen entsteht entlang der Useriner Straße ein hohes Gefahrenpotential für den Fuß- und Radverkehr.

In den folgenden Abbildungen 21 und 22 sind die benutzungspflichtigen Geh- und Radwege sowie die erforderlichen Querungsstellen entlang der Useriner Straße dargestellt. Die aktuelle Verkehrssituation wird im Folgenden getrennt nach der Fahrtrichtung näher erläutert.



Abbildung 21: Beschilderung Fuß- und Radverkehr an der Useriner Straße

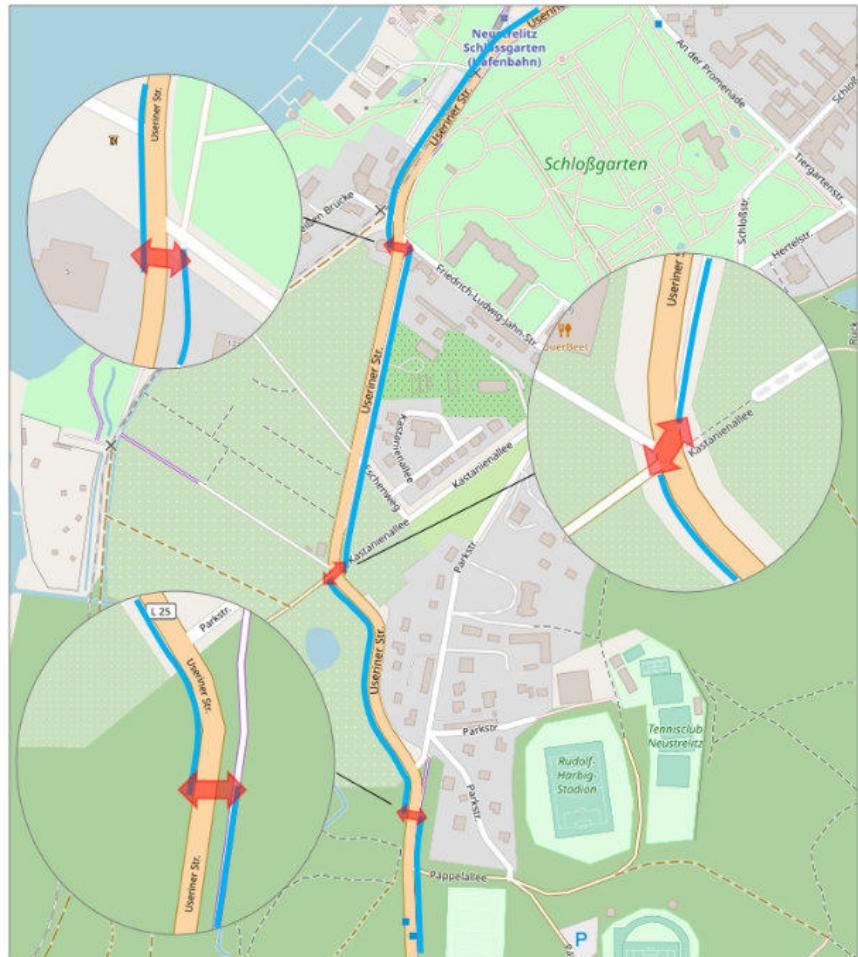


Abbildung 22: Querungspunkte für den Radverkehr an der Useriner Straße

Stadtauswärts:

Vom Kreisverkehr Semmelweisstraße/Seestraße/An der Promenade aus gesehen, nutzt der Radverkehr einen Angebotsstreifen und wird im weiteren Verlauf auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg bis Zur Weißen Brücke geführt. Der Fußverkehr hat ab dem Kreisverkehr einen gesonderten Gehweg, welcher in die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr mündet. Es ist darauf hinzuweisen, dass der Angebotsstreifen vom Kfz-Verkehr mitgenutzt werden muss. Der Straßenquerschnitt genügt nicht, um Fahrzeug und Fahrrad nebeneinander fahren zu lassen, im Falle dessen, dass ein entgegenkommendes Fahrzeug kommt.

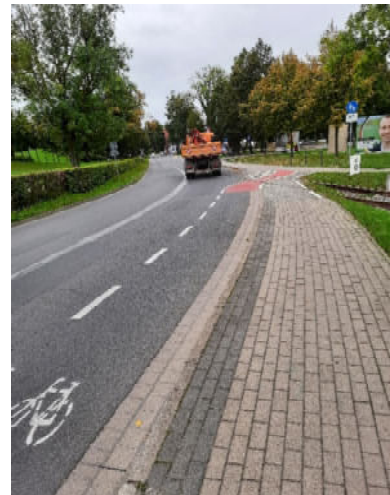


Abbildung 23: Angebotsstreifen Useriner Straße stadtauswärts

Im Bereich Zur Weißen Brücke führt ein Fernwander- und Fernradweg in Richtung Slawendorf und weiter Richtung stadtauswärts. Entlang der Useriner Straße endet der befestigte Seitenraum „im Grünen“. Der Fußverkehr kann an dieser Stelle die Fahrbahn queren, um den Gehbereich auf der anderen Straßenseite zu nutzen. Der Radverkehr muss an dieser Stelle auf die Fahrbahn wechseln, da der Gehbereich auf der gegenüberliegenden Straßenseite nicht für den Radverkehr in die entgegengesetzte Richtung freigegeben ist. Auf Höhe Kastanienallee endet der Gehbereich und der Fußverkehr muss nochmals die Fahrbahn queren. An der vorgesehenen Querungsstelle sind die Sichtverhältnisse sehr schlecht. Der Kfz-Verkehr kommt aus einem S-kurvigen Straßenverlauf, welchen der Fußverkehr nicht einsehen kann. Der Radverkehr wird weiterhin auf der Straße geführt.



Abbildung 24: Ende Geh- und Radbereich Useriner Straße



Abbildung 25: Querungsstelle Höhe Kastanienallee

Im weiteren Verlauf endet der Gehweg hinter der Bushaltestelle Parkstadion, wodurch der Fußverkehr erneut die Useriner Straße ohne Querungshilfe kreuzen muss, um ab Höhe Pappelallee

den weiterführenden gemeinsamen Geh- und Radweg zu nutzen. Für den Radverkehr auf der Fahrbahn fehlt an dieser Stelle ebenfalls eine Querungshilfe.

Stadteinwärts:

Entlang der Useriner Straße stadteinwärts führt bis zur Pappelallee ein benutzungspflichtiger gem. Geh- und Radverkehr im Beidrichtungsverkehr parallel zur Fahrbahn. Im weiteren Verlauf wird der Seitenbereich durch Beschilderung zu einem Gehweg, obwohl der Ausbauzustand des Seitenraumes (Breiten und Oberflächen) keine Änderungen aufweist (Abbildung 26). Der Radverkehr ist an dieser Stelle gezwungen auf die Fahrbahn zu wechseln.

Mit der Parkstraße beginnt eine Tempo 30-Zone, die durch Kfz nur mäßig frequentiert ist. Für den Fuß- und Radverkehr bildet die Parkstraße in Bezug auf die Erreichbarkeit der Innenstadt und weiterer touristischer Ziele der Stadt eine Alternative zur Useriner Straße. Jedoch fehlt für Ortsfremde eine entsprechende Wegweisung dazu.

Im weiteren Verlauf der Useriner Straße wird der Fußverkehr auf denselben Wegen wie stadtauswärts geführt. Die Sichtverhältnisse am Übergangsbereich Höhe Kastanienallee stellen sich aus dieser Richtung etwas besser dar, jedoch ist die Verkehrssicherheit durch das erhöhte Geschwindigkeitsniveau und Verkehrsaufkommen weiterhin eingeschränkt. Der Seitenbereich ab Höhe Kastanienallee stadteinwärts ist als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Der Radverkehr kann an dieser Stelle somit von der Fahrbahn auf den Seitenbereich wechseln.

Auf Höhe der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße endet der gemeinsame Geh- und Radweg. Für den Radverkehr ist das Weiterfahren auf dem Schlossgartenweg, welcher parallel zur Useriner Straße bis zum KV Seestraße/Semmelweisstraße verläuft, untersagt, weshalb der Radverkehr an dieser Stelle wieder auf die Fahrbahn wechseln muss.



Abbildung 26: Useriner Straße/Pappelallee, Blickrichtung Parkstraße



Abbildung 27: Useriner Straße Höhe Kastanienallee, Blickrichtung stadteinwärts

Bereich Zur Weißen Brücke

Im Bereich der Useriner Straße auf Höhe Zur Weißen Brücke setzt ein Fernwander- und Fernradweg an. Für den Geh- und Radverkehr aus Richtung der Innenstadt kommend gibt es wie beschrieben eine Führung entlang der Useriner Straße.

Die wegweisende Beschilderung vor allem für den Radverkehr ist auf dem Straßenabschnitt KV Seestraße/Semmelweisstraße bis Zur Weißen Brücke mangelhaft. Am KV Seestraße/Semmelweisstraße fehlt eine wegweisende Beschilderung zu den Fernradwegen. Im weiteren Verlauf ist an der Useriner Straße auf Höhe des Bootshauses eine Beschilderung vorhanden, jedoch weit entfernt vom Radweg und nicht eindeutig erkennbar.



Abbildung 28: Useriner Straße Höhe Bootshaus

Im Bereich Zur Weißen Brücke sind weitere Wegweiser zu finden, welche durch ihre Positionierung kaum einsehbar und schwierig zu deuten sind. Es besteht die Gefahr, dass ortsfremde Radfahrer fälschlicherweise der Useriner Straße folgen, obwohl sie die kleine Kehre Zur Weißen Brücke fahren müssten, um den regionalen Radtouren zu folgen (Abbildung 30 und 31).



Abbildung 30: Zur Weißen Brücke mit Blickrichtung stadtauswärts



Abbildung 29: Radwegweiser an Useriner Straße Höhe Zur Weißen Brücke

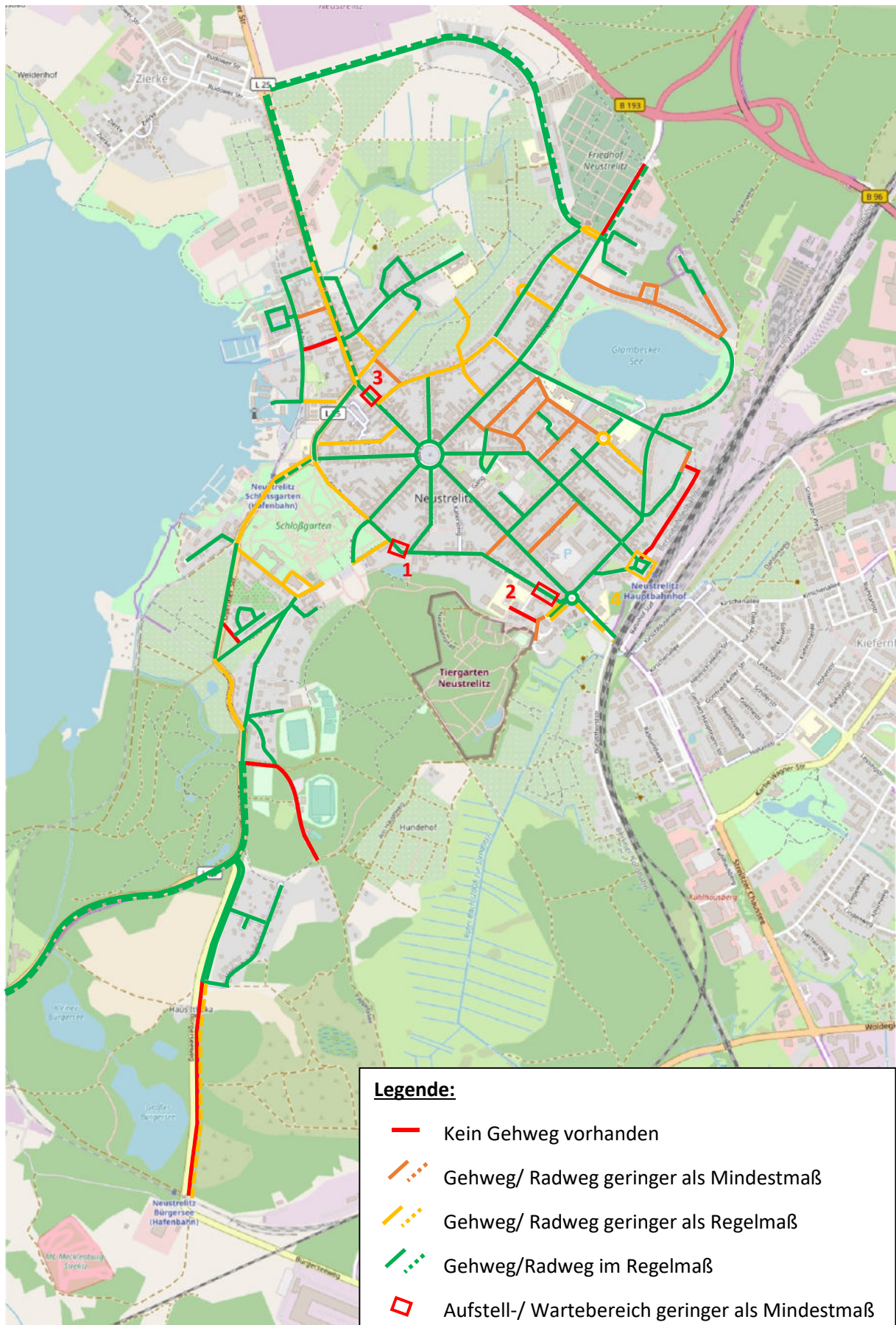


Stadteinwärts ist die Wegweisung auf Höhe Zur Weißen Brücken ebenfalls nicht eindeutig. Der Wegweiser ist in der Mitte der Kehre zwischen Bahngleis und Fußweg positioniert und weist Richtung Zierker See. Dabei ist in diesem Bereich eine weiterführende Wegweisung nicht vorhanden.

Auf Höhe Zur Weißen Brücke liegt für den Radverkehr stadteinwärts keine weitere Benutzungspflicht vor. An dieser Stelle fehlt es an sicheren Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr und einer weiterführenden Radverkehrsführung.

Abbildung 31: Zur Weißen Brücke mit Blickrichtung stadteinwärts

Anlage 2.1.3 – Defizitanalyse: Breiten der Gehwege und Radfahrbereiche in der Innenstadt



Karte auf Grundlage von OpenStreetMap

1. Friedrich-Wilhelm-Buttel-Platz



Abb. 1: KP Hertelstraße/Tiergartenstraße



Abb. 2: Haltestelle F.-W.-Buttel-Platz

2. Platz am Tiergarten



Abbildung 3: Haltestelle Platz am Tiergarten

3. Zierker Straße

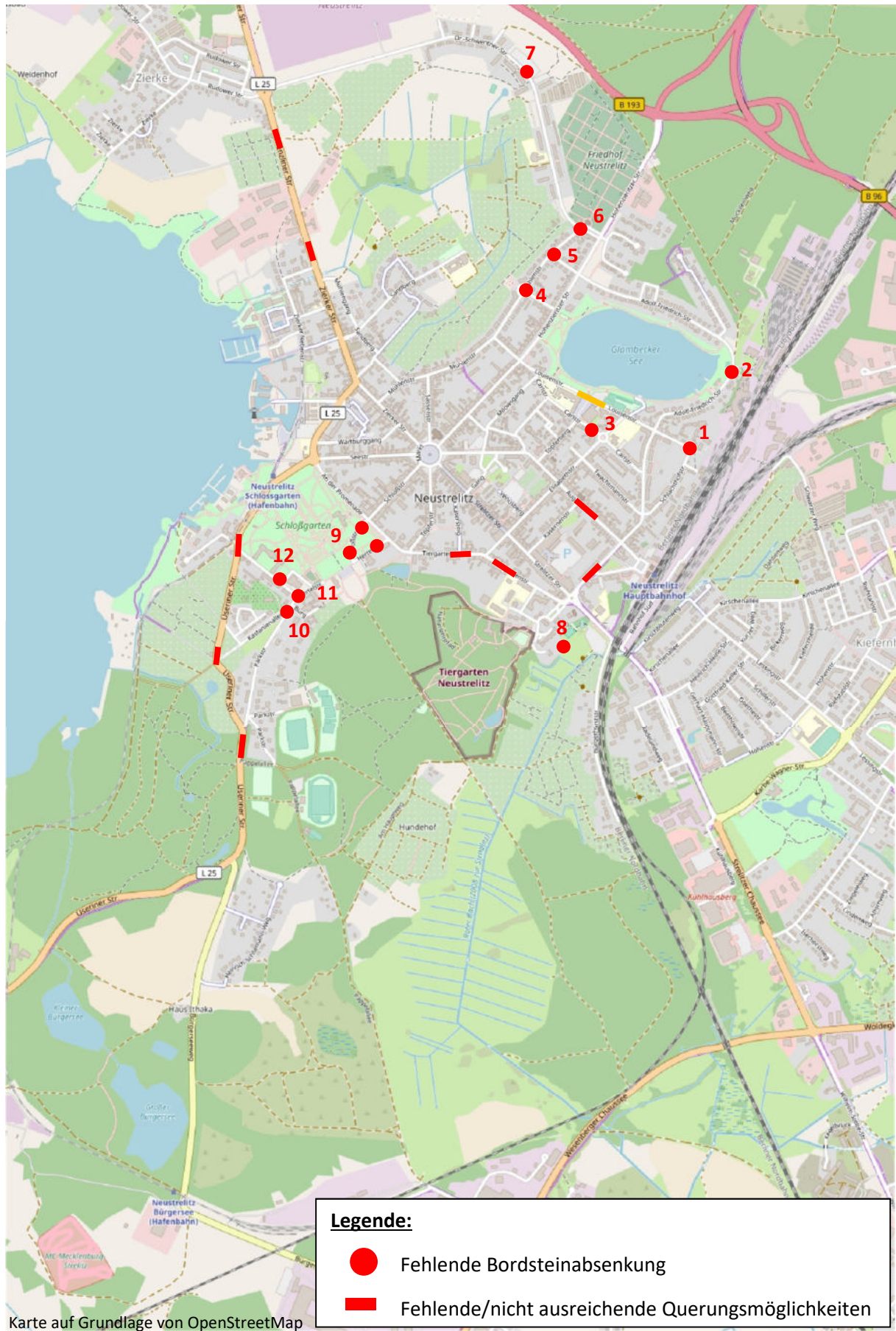


Abb. 4: Haltestelle Zierker Straße/ Mühlenstraße

4. Rudi-Arndt-Platz

- Bussteige haben eine durchgehende Breite von 3 m
- zwischen Haltestellenhäuschen und Bordstein teilweise nur 1 m Platz

Anlage 2.1.4 – Defizitanalyse: Fehlende Bordsteinabsenkungen und Querungsmöglichkeiten in der Innenstadt



1. Louisenstr./ Schlachthofstr.



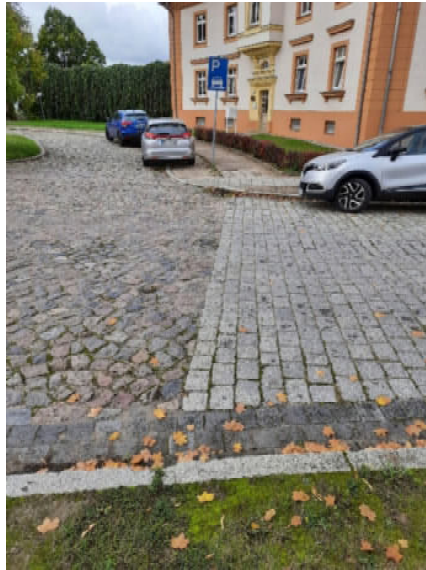
2. Adolf-Friedrich-Str. an Badeanstalt



3. Carlstr. an der Strelitzhalle



4. Mühlenstr./ Fritz-Reuter-Str.



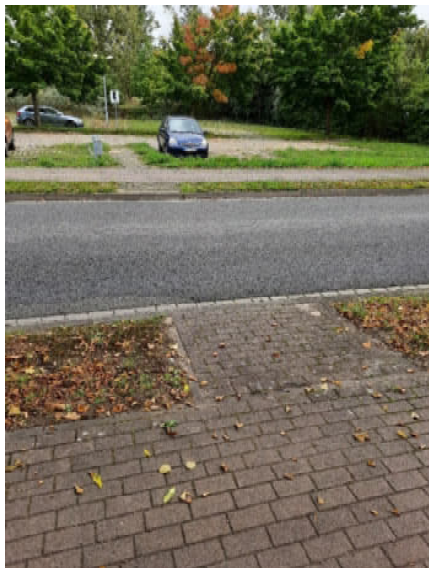
5. Mühlenstr./Hermann-Thoms-Str.



6. Dr.-Schwentner-Str./Mühlenstr.



7. Dr.-Schwentner-Str.



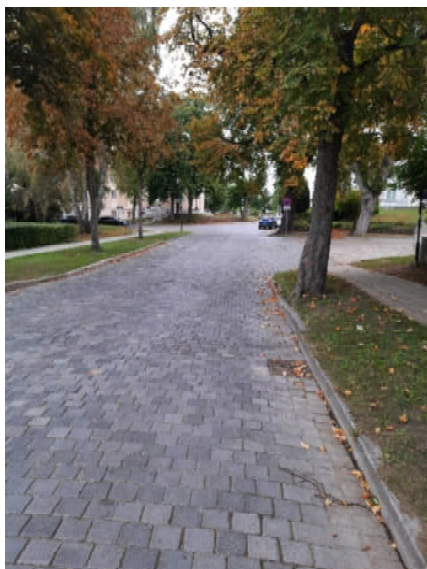
8. Am Tiergarten



9. Friedrich-Wilhelm-Buttel-Platz/ Schloßstr./ Hertelstr.



10. Parkstraße/ Burg



11. Friedrich-Ludwig-Jahn-Str./ Parkstr./ Hertelstr.



12. Friedrich-Ludwig-Jahn-Str.



Defizitanalyse Stadtgebiet Kiefernheide

	Pestalozzistraße											
	Radelandweg											
	Riefstahlstraße								Gehweg: Oberflächenwechsel Fahrbahn: Schlaglöcher, Oberflächenwechsel			
	Rosenweg											
	Schillerstraße											
	Schwarzer Weg											
	Sonnenweg											
	Strelitzer Chaussee											
2.6	Kirschenallee bis Heinrich-Heine-Str.								Gehweg: Unebenheiten und Lücken			
	Heinrich-Heine-Str. bis Höhenstr.											
	Höhenstr. bis Woldegker Chaussee										Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern: Fuß & Rad, da kein Gehweg vorhanden Kfz & Rad, da Vorfahrt Rad am KV Karbe- Wagner-Str. oft missachtet wird	
	Kreisverkehr Woldegker Chaussee										Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr	
	Theodor-Storm-Straße											
	Waldsiedlung											
	Weg an der Fasanerie								Fahrbahn: viele Unebenheiten			Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, da kein Seitenraum vorhanden
	Weidenweg								Fahrbahn: Straßenschäden			
	Wiesenweg								Gehweg: Absackungen und Unebenheiten			
	Woldegker Chaussee											
	KV Woldegker Chaussee/Strelitzer Chaussee											
	Strelitzer Chaussee bis Höhe Autohaus								Gehweg: Bewuchs im Seitenbereich			
	Höhe Autohaus bis Höhe Tankstelle										Einseitig kein durchgehender Gehweg	keine Beleuchtung
	Höhe Tankstelle bis Lessingstr.								Gehweg: starker Bewuchs			keine Beleuchtung
	Lessingstr. bis Bundespolizei (B198)											keine Beleuchtung
	Ziegeleiweg								Gehweg: Absackungen und Unebenheiten			

Anlage 2.2.2

Defizitanalyse

Stadtgebiet Kiefernheide

*Anmerkung: Die Auswahl der im folgenden Bericht exemplarischen Darstellung einzelner Defizite erfolgte anhand ihrer Sicherheitsrelevanz, ihrer Bedeutung innerhalb der städtischen Verkehrsinfrastruktur und aufgrund ihrer festzustellenden Häufigkeit.

2 Stadtgebiet Kiefernheide

2.1 Wegeführung

a) Wegweisende Beschilderung

Durch das Stadtgebiet von Kiefernheide verlaufen mehrere Hauptzuwegsrouten:

- Karbe-Wagner-Straße
- Kirschenallee
- Lessingstraße
- Strelitzer Chaussee
- Woldegker Chaussee

Sowohl die touristische als auch die Wegweisung des Fernradverkehr sind entlang der Straßen betrachtet worden. An den entsprechenden Knotenpunkten ist eine Beschilderung vorhanden. Es konnten keine Defizite festgestellt werden.

Im Bereich der B198 beginnend mit dem Knotenpunkt Woldegker Chaussee/Lessingstraße/Carl-Meier-Straße ist die irreführende sowie unzureichende Beschilderung aufgefallen. Vor allem in Richtung Landratsamt besteht keine durchgehende Beschilderung, welche den Fuß- und Radverkehr über die Alte Poststraße führt.

b) Stetigkeit der Wegeführung

In Bezug auf die Stetigkeit der Wegeführung wurden folgende Defizite identifiziert:

Straßenzug	Defizit – Stetigkeit der Wegeführung
Alte Poststraße	- Kein durchgehender Gehweg bis Landratsamt vorhanden
An der Fasanerie - Höhe Strelitzer Chaussee	- Kein Gehweg im Bereich Bushaltestelle An der Fasanerie - Siehe Punkt 2.5
Strelitzer Chaussee - Höhe Kühlhausberg	- Ab dem Kreisverkehr Kühlhausberg in Richtung Stadtauswärts kein weiterführender Gehweg vorhanden
Woldegker Chaussee	- Gemeinsamer Geh- und Radweg in Richtung Stadtauswärts auf der rechten Seite endet „im Grünen“

Tabelle 1: Defizitanalyse – Stetigkeit der Wegeführung in Kiefernheide

c) Querungsmöglichkeiten

In Bezug auf Möglichkeiten der Fahrbahnquerung wurden Bereiche identifiziert, in denen ein Querungsbedarf besteht, jedoch die Querungsmöglichkeiten nicht gegeben oder ungenügend sind.

Straßenzug	Defizit - Querungsbedarf
Karbe-Wagner-Straße - Höhe EKZ	- Hoher Querungsbedarf u.a. zwischen Einkaufszentrum, Einzelhandelseinrichtungen und Sanitätshaus - Querungsbedarf für Rollstuhlfahrer oder mobilitätseingeschränkte Personen wird als erhöht eingestuft - Bordsteinabsenkungen nicht ausreichend als Querungshilfen

Straßenzug	Defizit - Querungsbedarf
Lessingstraße - An der Fasanerie	<ul style="list-style-type: none"> - Mittlerer Querungsbedarf u.a. durch Wohngebiet, Bushaltestelle und der Straße „An d. Fasanerie“ als Verbindung zur Strelitzer Chaussee und weiterführend zum Einzelhandelsbereich - Keine Querungshilfe vorhanden
Strelitzer Chaussee - An der Fasanerie	<ul style="list-style-type: none"> - Hoher Querungsbedarf aufgrund Einzelhandelseinrichtungen Kühlhausberg, Wohngebiet und der Bushaltestelle - Bestehende Querung nur für Radverkehr
Strelitzer Chaussee - Höhe Radelandweg	<ul style="list-style-type: none"> - Mittlerer Querungsbedarf aufgrund der Bushaltestelle, vereinzelt Geschäften und Dienstleistern - Keine Querungshilfe zwischen Kirschenallee und Karbe-Wagner-Straße vorhanden
B198 - Höhe Landratsamt und Bundespolizei	<ul style="list-style-type: none"> - Mittlerer Querungsbedarf - Keine Querungshilfe vorhanden

Tabelle 2: Defizitanalyse – Querungsmöglichkeiten in Kiefernheide

d) Änderung der Wegenutzung

In Bezug auf Änderungen der Wegenutzung wurden Bereiche identifiziert, in denen sich die Nutzung der vorhandenen Wege ändert, dieses jedoch nicht erkennbar ist bzw. ein Übergang zwischen den Wegenutzungen innerhalb der Verkehrsführung nicht vorhanden ist.

Straßenzug	Defizit – Änderung der Wegenutzung
Strelitzer Chaussee - Heinrich-Heine Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Uneindeutiger Übergangsbereich für den Radverkehr aufgrund der Änderung der Radverkehrsführung von einem benutzungspflichtigen Radweg auf die Fahrbahn und anschließend zu einem getrennten Geh- und Radweg (Benutzungspflicht) - Siehe Punkt 2.6
Strelitzer Chaussee - Radelandweg	<ul style="list-style-type: none"> - Es existiert kein weiterführender Gehweg auf der rechten Fahrbahnseite stadtauswärts - Keine Querungshilfe vorhanden
Woldegker Chaussee - Höhe Autohaus	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlender Übergangsbereich für den Radverkehr aufgrund der Änderung von getrenntem Geh- und Radweg weiter auf die Fahrbahn bzw. auf die andere Fahrbahnseite - Übergang und Wechsel der Benutzungspflicht ist nicht erkennbar

Tabelle 3: Defizitanalyse – Änderung der Wegenutzung in Kiefernheide

2.2 Verkehrsraum

a) Breiten

Eine Übersicht der vorhandenen Gehwegbreiten sowie benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen ist in Anlage 2.2.3 dargestellt. Defizite in den Breiten der Aufstell- und Wartebereiche, an denen ein Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern auftritt, können ebenfalls der Anlage entnommen werden.

b) Führungsform des Radverkehrs nach Geschwindigkeitsbegrenzung und Verkehrsstärke

In Bezug auf den Radverkehr wurde besonders die bestehende Benutzungspflicht in Hinblick auf die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Zusammenhang mit dem bestehenden Geschwindigkeitsniveau sowie der Kfz-Verkehrsstärke bewertet.

Im Bereich Kiefernheide gibt es eine Reihe an Streckenzügen, an denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Zum Großteil handelt es sich dabei um Streckenzüge in Tempo 30-Zonen, in denen das Geschwindigkeitsniveau sowie die Verkehrsstärke für einen Mischverkehr von Kfz und Rad geeignet sind.

Im Straßenverlauf der Kirschenallee zwischen Lessingstraße und Kiefernheide besteht in Fahrtrichtung stadtauswärts keine Freigabe des Gehwegs für die Nutzung durch den Radverkehr. Der Radverkehr wird in diesem Bereich auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund des Straßenquerschnittes von 5,50 m sowie einer mäßigen Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs, kann es in diesen Bereichen zu Konflikten zwischen den Rad- und Kfz-Verkehr kommen.

2.3 Wegequalität

a) Oberflächenbeschaffenheit

Die Gehwegbeschaffenheit ist im Stadtteil Kiefernheide überwiegend gut. Die Seitenbereiche sind zumeist mit Betonpflastersteinen/-platten oder mit durchgängigem Asphalt hergerichtet und bieten so eine gute Nutzungsqualität.

Es befinden sich jedoch auch Bereiche im Stadtgebiet Kiefernheide, die mit einer schlechten Qualität der Nebenanlagen auffallen. Hier zeigen sich zunächst Defizite an Zufahrten zu Grundstücken. Der Seitenraum wird mitunter durch viele Grundstückszufahrten unterbrochen, deren Oberflächenbeläge sich von dem durchlaufenden Gehweg unterscheiden (Abbildung 1). Die Zufahrten sind dabei meist mit Naturpflaster hergerichtet. Somit wird die Nutzungsqualität der Gehbereiche vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen aber auch für Menschen mit Kinderwagen deutlich verschlechtert. Häufige Oberflächenwechsel in den Seitenbereichen unterbrechen den durchgehenden Gehweg optisch auf und lassen vermuten, dass der Verkehr auf den Grundstückszufahrten Vorrang gegenüber dem Fußverkehr hat. Darüber hinaus ist aufgefallen, dass mitunter Grundstückszufahrten auf Straßenniveau liegen und damit auf einem niedrigeren Niveau angelegt sind als der durchgehende Seitenraum, was den Geh- und Fahrkomfort einschränkt sowie den optischen Vorrang der Grundstücksverkehre suggeriert.



Abbildung 1: Zufahrt mit groben Naturpflaster Strelitzer Chaussee



Abbildung 2: Ahornweg

In Bezug auf die Gehwegbeschaffenheit gibt es gravierende Defizite wie beispielhaft in Abbildung 2 dargestellt. In Anlage 2.2.5 sind die Örtlichkeiten mit unzureichender Wegequalität zusammengefasst.

Die Fahrbahnen in Kiefernheide sind überwiegend als Asphaltfahrbahnen oder mit gesägtem, ebenem Naturpflaster hergerichtet. Das bietet dem Radverkehr grundsätzlich eine gute Nutzungsqualität. Jedoch sind Bereiche aufgefallen, an denen die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahnen durch Risse, Schlaglöcher und Unebenheiten Defizite aufzeigen. Diese Bereiche sind ebenfalls in Anlage 2.2.5 aufgenommen.

b) Borde/Bordsteinabsenkungen/Barrierefreiheit

Eine Übersicht der Defizite an Bordsteinabsenkungen ist in Anlage 2.2.4 dargestellt.

2.4 Objektive und Subjektive Verkehrssicherheit

Fußverkehr auf dem Radweg

Im Stadtgebiet Kiefernheide existieren Lücken für den fußläufigen Verkehr. Diese führen streckenweise dazu, dass der Fußverkehr die Radweegeanlagen im Seitenraum mit nutzt. In der Regel reichen die Breiten der Seitenräume jedoch nicht aus, um eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs zu gewährleisten. So kommt es vor allem in Bereichen mit erhöhten Fuß- und Radverkehrsaufkommen zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern.

An der Strelitzer Chaussee fehlt ab dem Radelandweg ein begleitender Gehweg auf der rechten Fahrbahnseite stadtauswärts. Vor allem im Bereich zwischen Kühlhausberg und Kreisverkehr Woldegker Chaussee wird der Radweg aufgrund der anliegenden Einzelhandelseinrichtungen und der Bushaltestelle „An der Fasanerie“ auch durch den Fußverkehr genutzt.

Kein Gehweg



Abbildung 3: Egon-Erwin-Kisch-Straße

In Kiefernheide sind Wohnstraßen ins Auge gefallen, an denen kein begleitender Gehweg vorhanden ist. Beispielhaft ist hier die Egon-Erwin-Kisch-Straße zu nennen, welche innerhalb einer Tempo 30-Zone liegt. Durch das Fehlen des Gehwegs nutzen alle Verkehrsteilnehmer die Fahrbahnfläche, welche zum großen Teil nur aus einer Schotterfläche besteht. Auch bei einer gering einzuschätzenden Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs, birgt dieser Umstand ein Gefährdungsrisiko für den Fußverkehr.

Missachtung von Verkehrsregeln



Im Bereich der Strelitzer Chaussee auf Höhe der Zufahrt zu den Einzelhandelseinrichtungen konnten vereinzelt Verstöße gegen die Beachtung der Vorfahrtsbeschilderung beobachtet werden. Die abbiegenden Verkehre missachteten hier den geradeausfahrenden Radverkehr. Dies kann zu schwerwiegenden Gefahrensituationen führen.

Abbildung 4: Missachtung Vorfahrt Strelitzer Chaussee

Fehlende Beleuchtung

Während der Begehungen vor Ort konnten auch Streckenabschnitte mit fehlender Beleuchtung als Defizit herauskristallisiert werden. Im Stadtgebiet von Kiefernheide fiel vor allem die Woldegker Chaussee als eine Hauptzuwegungsrouten der Stadt besonders ins Auge.

Jedoch auch in der Alten Poststraße als Verbindung zum Landratsamt bestehen Lücken in der Beleuchtung.

2.5 Strelitzer Chaussee/An der Fasanerie

Im kompletten Bereich der Haltestelle „An der Fasanerie“ an der Strelitzer Chaussee existiert im Bestand kein Gehweg. Der Wartebereich der Haltestelle ist über den an der Haltestelle vorbeilauenden benutzungspflichtigen Radweg zu erreichen oder über die Grünfläche zur Straße An der Fasanerie (Abbildung 5). Das hat zur Folge, dass an dieser Stelle bei einer Begegnung beider Verkehrsteilnehmer ein erhöhtes Konfliktpotential vorherrscht, da derzeit keine gezielte Führung des Fußverkehrs und damit auch keine geordnete Querung des Radweges vor Ort besteht. Die Notwendigkeit eines Gehweges zeichnet sich bereits durch einen deutlichen „Trampelpfad“ auf der Grünfläche ab.



Abbildung 5: Wegführung Geh- und Radweg im Haltestellenbereich Strelitzer Chaussee/An der Fasanerie

In der Straße An der Fasanerie führt zunächst nur einseitig ein Gehweg entlang der Straße. Auf der rechten Seite wird ein gehwegähnlicher Bereich zwar bereits genutzt, allerdings handelt es sich dabei um einen unbefestigten Bereich, der nicht als Gehweg angelegt ist. Erst im weiteren Verlauf der Straße wird auf beiden Seiten der Straße ein Gehweg angeboten, wobei der Zustand dieser Wege im Hinblick auf die Oberflächenbeschaffenheit und Breite nicht aktuellen Regularien entspricht.

Somit fehlt es im gesamten Knotenpunktbereich Strelitzer Chaussee/ An der Fasanerie an einer durchgängigen Fußverkehrsführung, sodass es speziell im Wartebereich des Linienverkehrs zu gefährlichen Situationen zwischen Rad- und Fußverkehr kommen kann. Zudem stellt die Situation einen deutlichen Mangel für mobilitätseingeschränkte Menschen dar, diese können derzeit nicht sicher und störungsfrei den ÖPNV erreichen.

2.6 Strelitzer Chaussee/Heinrich-Heine-Straße

Eine Schwachstelle mit großen Gefahrenpotential befindet sich stadteinwärts auf der Strelitzer Chaussee im Bereich der Heinrich-Heine-Straße. Für eine Strecke von ca. 90 m wird der Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf eine gemeinsame parallel zur Strelitzer Chaussee verlaufende Nebenstraße geführt, bevor die Führung anschließend auf einem getrennten Geh- und Radweg hinter der Haltestelle Heinrich-Heine-Straße weiterführt. Die Abbildung 6 zeigt diesen Streckenabschnitt und stellt die Positionen der Konfliktpunkte genauer dar.

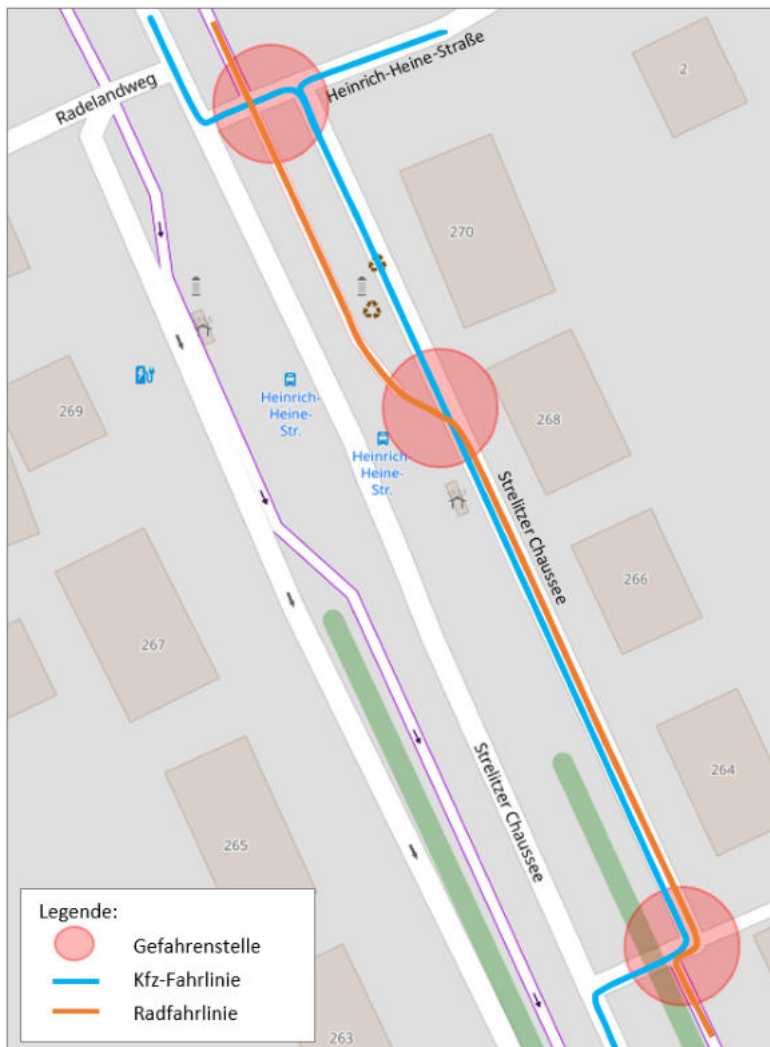


Abbildung 6: Konfliktpunkt zwischen Rad- und Kfz-Verkehr Strelitzer Chaussee

Wie in der Abbildung 7 zu erkennen ist, fährt der Radverkehr (orange gekennzeichnet) auf einem benutzungspflichtigen Radweg und wird auf die Fahrbahn der Nebenstraße mit Beidrichtungsverkehr weitergeführt. Der abbiegende Kfz-Verkehr von der Strelitzer Chaussee kommend befährt ebenfalls auf der gleichen Höhe die Nebenstraße. Da der Radweg mit einem Abstand von 5 m zur Straße und zusätzlich dazu optisch getrennt mit einem Grünstreifen und Baumbewuchs verläuft,

nimmt der abbiegende Verkehr den Radverkehr an dieser Stelle nur vermindert wahr. Darüber hinaus werden weder der abbiegende Kfz-Verkehr noch der Radverkehr auf eine besondere Konfliktstelle beispielsweise durch Markierungen oder eine entsprechende Beschilderung hingewiesen.



Abbildung 7: Strelitzer Chaussee Blickrichtung Haltestelle Heinrich-Heine-Straße

Im weiteren Verlauf der Nebenstraße beginnt auf der linken Fahrbahnseite ein getrennter Geh- und Radweg, dessen Beginn für den Radverkehr bei Vorbeifahrt schwer erkennbar ist, weil er nicht ausreichend gekennzeichnet ist. Durch die Haltestelle und einen Altglas-Container (Abbildung 8) wird das Blickfeld in dem Bereich zusätzlich eingeschränkt. Eine entsprechend unterstützende Markierung in dem Bereich fehlt.



Abbildung 8: Blickfeld mit Hindernissen

Durch die eingeschränkte Erkennbarkeit des weiterführenden getrennten Geh- und Radweges, kommt es zu der Situation, dass der Fahrradverkehr erst am Knotenpunkt Strelitzer Chaussee/Heinrich-Heine-Straße auf den weiterführenden Radweg auffährt. Dadurch entsteht unweigerlich eine Gefahrensituation durch einfahrende Pkw aus der Strelitzer Chaussee. Der Kfz-Fahrer überprüft den Radweg vor dem Abbiegen in die Heinrich-Heine-Straße auf Radverkehr, rechnet

aber nicht mit einem auf der Straße fahrenden Radverkehr, welcher den kompletten Knotenarm diagonal kreuzt, um auf den weiterführenden Radweg zu gelangen (Abbildung 9).

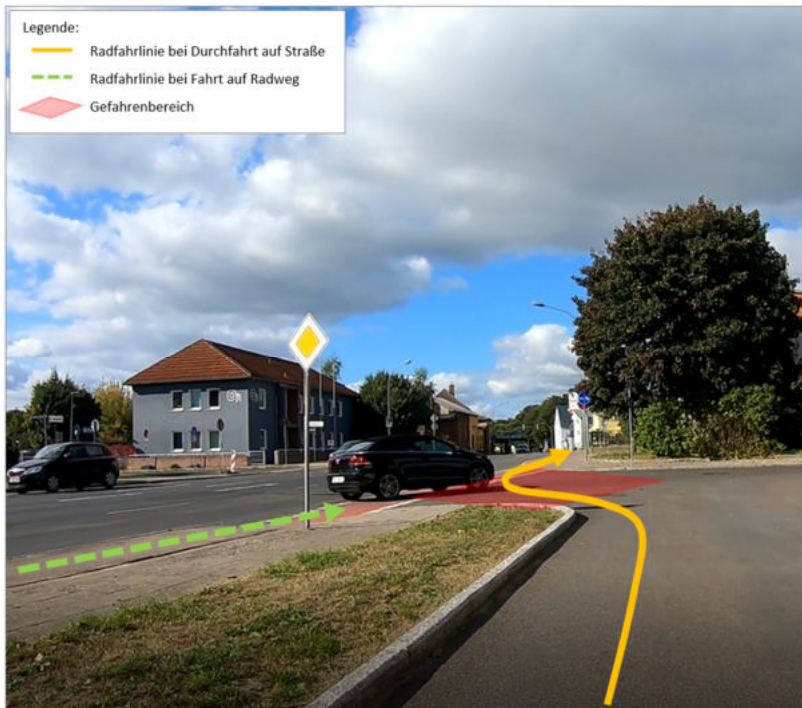
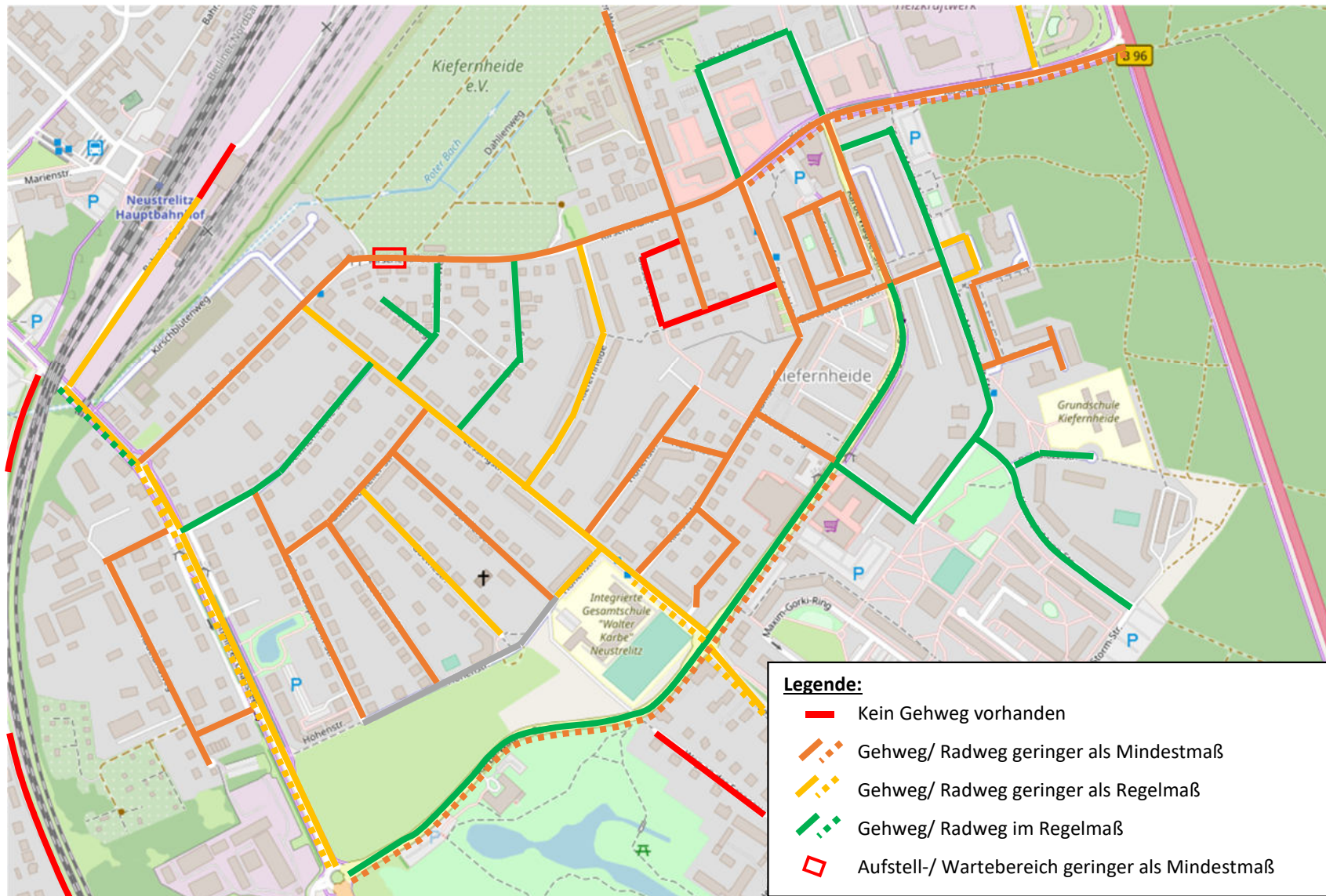
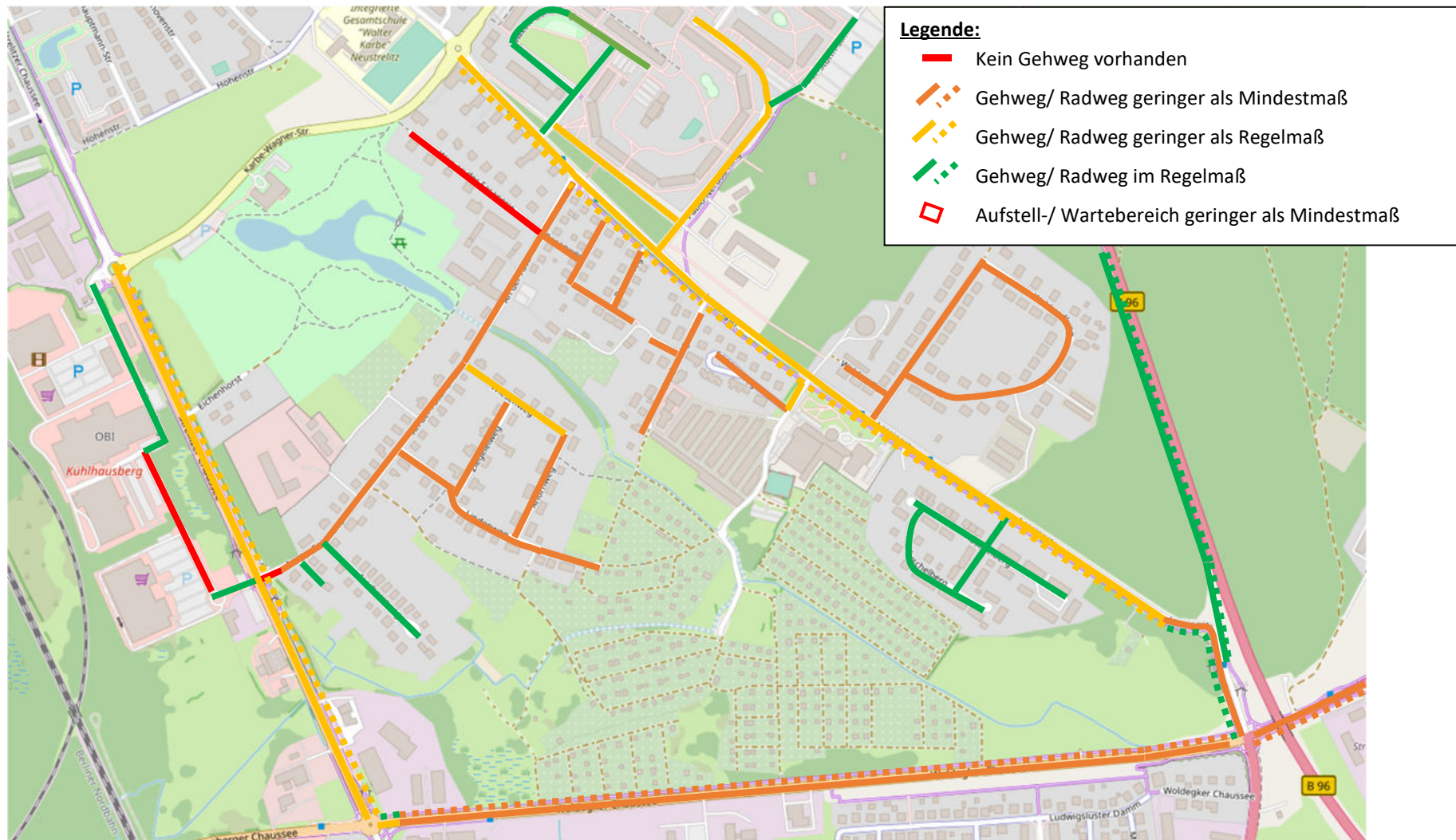


Abbildung 9: Konfliktpunkt Strelitzer Chaussee/Heinrich-Heine-Straße

Anlage 2.2.3 – Defizitanalyse: Breiten der Gehwege und Radfahrbereiche in Kiefernheide



Karte auf Grundlage von OpenStreetMap

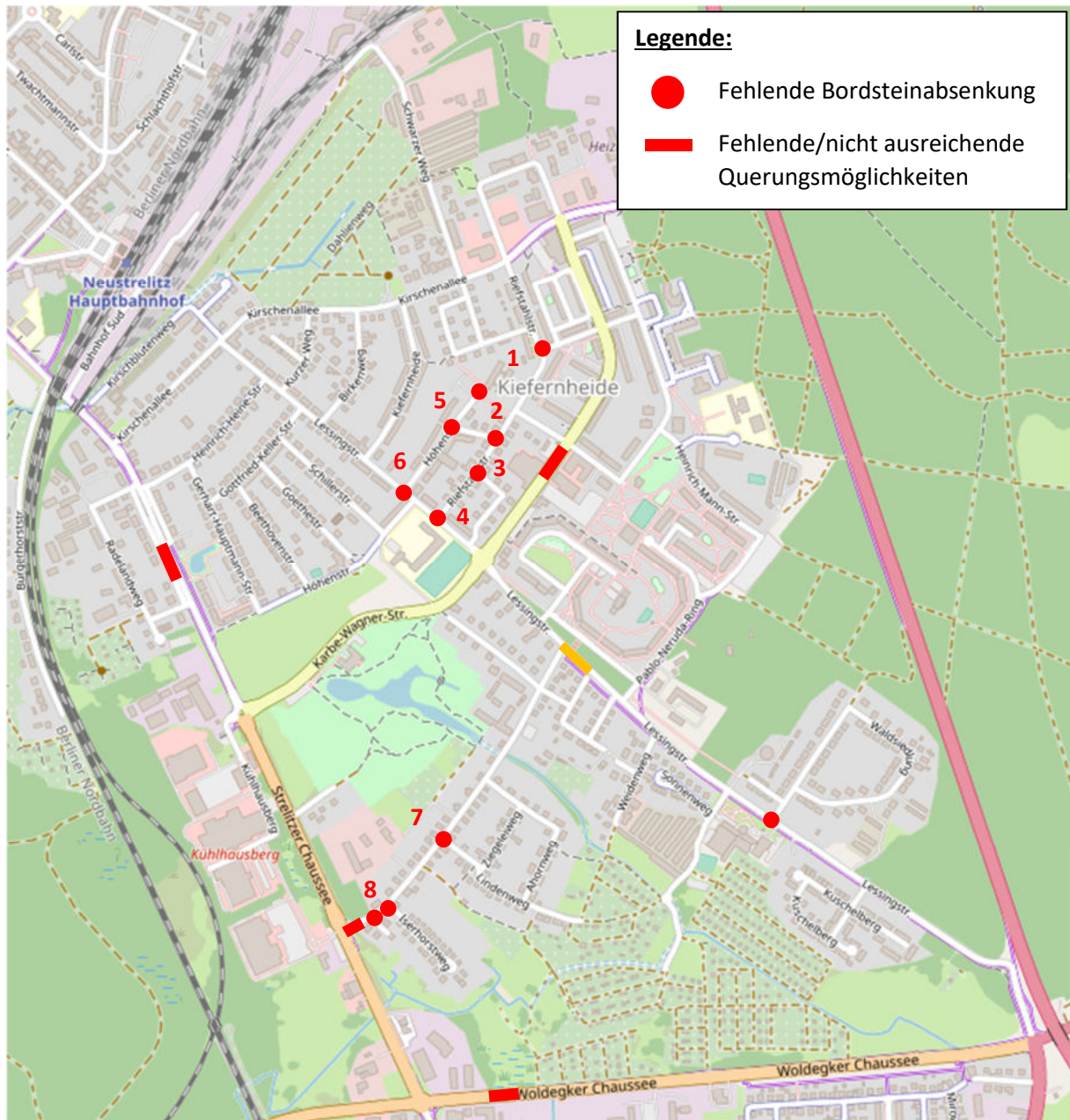


Karte auf Grundlage von OpenStreetMap

1. Kirschenallee, Haltestelle Kirschenallee



Anlage 2.2.4 – Defizitanalyse: Fehlende Bordsteinabsenkungen und Querungsmöglichkeiten in Kiefernheide



Karte auf Grundlage von OpenStreetMap

1. Riefstahlstraße/Berthold-Brecht-Straße



2. Riefstahlstraße/Höhenstraße



3. Riefstahlstraße/Martin-Andersen-Nexö-Straße



4. Lessingstraße/Riefstahlstraße



5. Höhenstraße



6. Lessingstraße/Höhenstraße



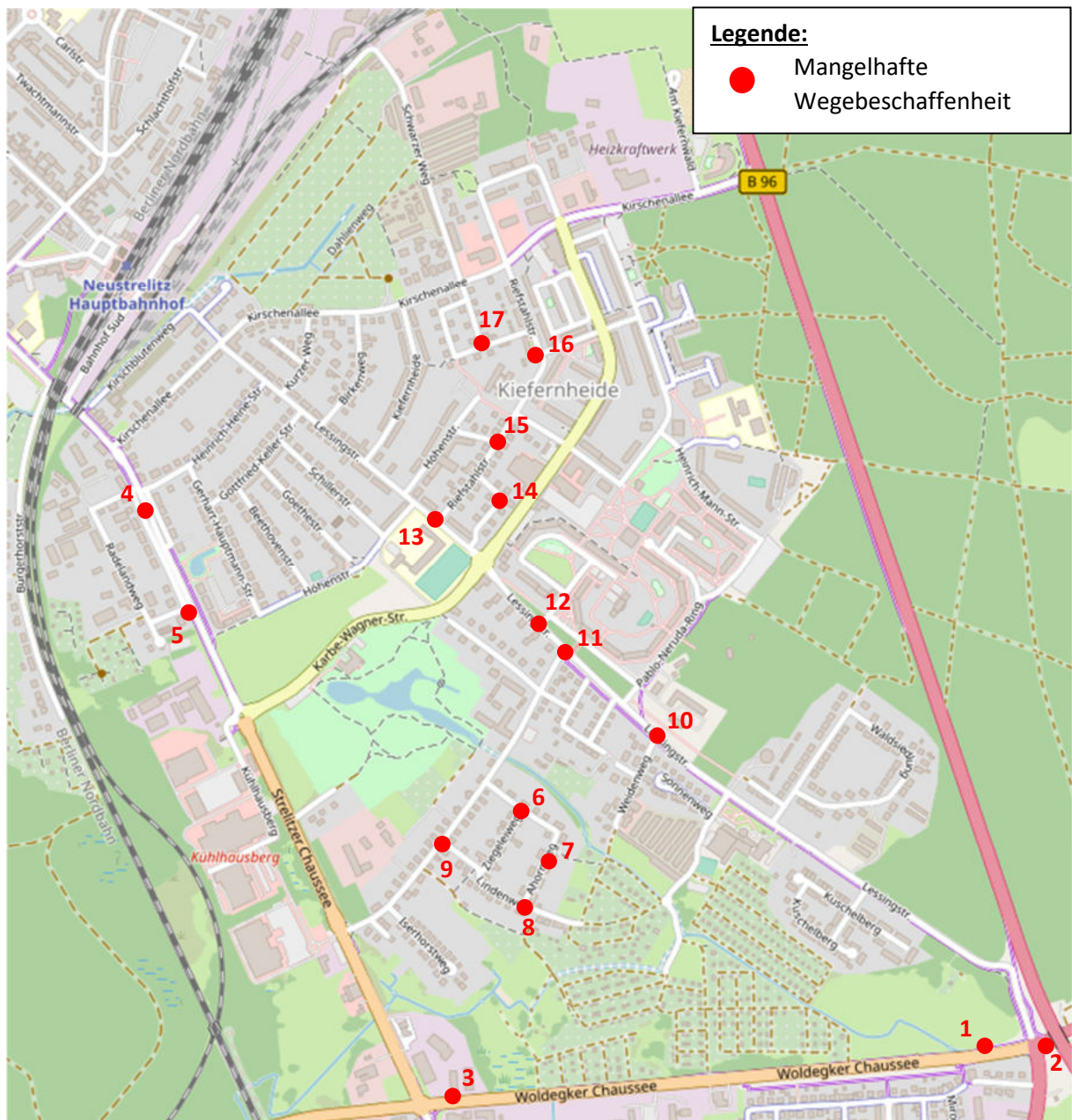
7. An der Fasanerie/Lindenweg



8. An der Fasanerie/Iserhorstweg



Anlage 2.2.5 – Defizitanalyse: Mangelhafte Wegebeschaffenheit im Stadtgebiet Kiefernheide



Karte auf Grundlage von OpenStreetMap

1. Woldegker Chaussee/Lessingstraße

- Weg eng 1,60m
- stark bewachsen



2. Woldegker Chaussee, stadtauswärts

- Weg stark bewachsen



3. Woldegker Chaussee

- Baum und Bewuchs im Gehwegbereich



4. Strelitzer Chaussee, Haltestelle Radelandweg

- Fehlende Gehwegplatten



5. Strelitzer Chaussee, südl. Zufahrt
Radelandweg

- Risse auf der Fahrbahn/Straßenschäden



6. Wiesenweg, Ecke Ziegeleiweg

- Weg abgesackt + Unebenheiten



7. Ahornweg

- Weg schmal und zugewachsen
- Teilweise mit Gehwegschäden



8. Lindenweg/Ahornweg

- Häufige Folge von Grundstückszufahrten



9. An der Fasanerie

- Lücken im Gehwegbereich
- Wege schmal und uneben



10. Lessingstraße/Weidenweg

- Risse in der Markierung



11. An der Fasanerie/Lessingstraße

- Radverkehr auf der Fahrbahn
- Straßenschäden im Fahrbahnbereich



12. Lessingstraße/Maxim-Gorki-Ring

- Radverkehr auf der Fahrbahn
- Straßenschäden im Fahrbahnbereich



13. Riefstahlstraße/Lessingstraße

- Häufiger Oberflächenwechsel
- Schäden im Zufahrtbereich



14. Martin-Andersen-Nexö-Straße

- Fahrbahn mit Straßenschäden
- Gehweg mit Schotter und bewachsen



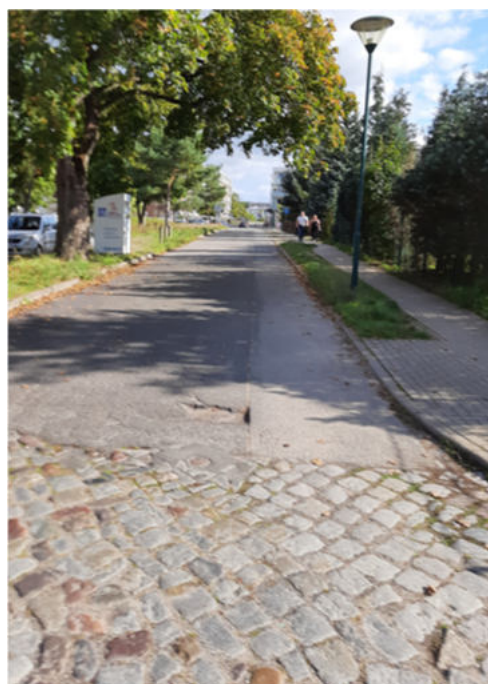
15. Riefstahlstraße/Höhenstraße

- Gehweg nicht befestigt
- Häufige Folge von Grundstückszufahrten und Oberflächenwechsel



16. Riefstahlstraße/Neuer Weg

- Radverkehr auf der Fahrbahn
- Fahrbahn mit Straßenschäden



17. Egon-Erwin-Kisch- Straße/Glaßbrennerstraße

- Kein Gehweg
- Fahrrad auf unbefestigter Straße mit Schlaglöchern



Defizitanalyse Stadtgebiet Strelitz-Alt

Kapitel-Nr. Anlage 2.3.2	Kategorie 1 - Wegeführung				Kategorie 2 - Verkehrsraum				Kategorie 3 - Wegequalität		Kategorie 4 - Verkehrssicherheit		
	wegweisende Beschilderung	Stetigkeit der Wegeführung	Querungs- möglichkeiten	Änderung der Wegenutzung	Breiten		Führungsform des Radverkehr		Oberflächen- beschaffenheit	Borde/ Bordsteinabsenkungen	objektive und subjektive Verkehrssicherheit		
					Gehweg	Radweg	Aufstell- und Wartebereiche	Geschwindigkeit	Verkehr				
	Kranichstraße							keine Benutzungspflicht					
	Ludwigsluster Damm												
	Mecklenburger Allee												
	Meisenpfad												
	Mirower Bogen												
	Neubrandenburger Straße												
	Carl-Meier-Str. bis Fürstenberger Str.												
3.5	Alexanderplatz									Gehweg: Absackungen und Bewuchs		schlechte Begreifbarkeit der Verkehrsführung	
	Fürstenberger Str. bis Wilhelm-Stolte-Str.									Gehweg: Absackungen			
	Prillwitzer Weg												
	Rostocker Straße												
	Schlangentallee												
	Kranichstr. bis An der Trift												
	An der Trift bis Falkenstr.												
	Falkenstr. bis Kalkhorstweg												
	Schulstraße									Gehweg: Unebenheiten		Schülerverkehr	
	Schweriner Straße												
	Sievertstraße									Gehweg: Absackungen Fahrbahn: Schlaglöchern und Absackungen			
	Starenwinkel												
	Stargarder Ring												
	Stenditzstraße									Gehweg: Absackungen Fahrbahn: grobes Naturpflaster		Radfahren auf Gehweg	
	Storchenweg												
	Straße der Freundschaft									Fahrbahn: grobes Naturpflaster		Radfahren auf Gehweg	
	Vogelsang									Gehweg: nur stellenweise		fehlende Beleuchtung	
	Weg am Spiegelberg												
	Wesenberger Chaussee												
	Wesenberger Straße												
	Daniel-Sanders-Str. bis Bahnhofstr.									Fahrbahn sehr unangenehm für Radfahrer		Radfahren auf Gehweg	fehlende Beleuchtung
	Bahnhofstr. bis Am Bahnhof									Radfahrer		Radfahren auf Gehweg	
	Am Bahnhof bis Stenditzstr.									Fahrbahn sehr unangenehm für Radfahrer		Radfahren auf Gehweg	fehlende Beleuchtung
	Wilhelm-Stolte-Straße												
	Wesenberger Chaussee bis Haltestelle Strelitzer Str.												
	Haltestelle Strelitzer Str. bis Weg am Spiegelberg									Radweg: Oberflächenwechsel, Unebenheiten, Schlaglöcher		Stadauswärts: Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr	
	Weg am Spiegelberg bis Bahnhofstr.									Geh- und Radweg: Absackungen, Schlaglöcher, Rinnen		Markierung	
	Bahnhofstr. bis Neubrandenburger Str.									Geh- und Radweg: Grundstückszufahrten auf Straßenniveau		LSA-Mast im Radweg	Markierung
	Neubrandenburger Str. bis Ortsausgang									Geh- und Radweg: Absackungen, Schlaglöcher, Rinnen		Markierung	

Anlage 2.3.2

Defizitanalyse

Stadtgebiet Strelitz-Alt

*Anmerkung: Die Auswahl der im folgenden Bericht exemplarischen Darstellung einzelner Defizite erfolgte anhand ihrer Sicherheitsrelevanz, ihrer Bedeutung innerhalb der städtischen Verkehrsinfrastruktur und aufgrund ihrer festzustellenden Häufigkeit.

3 Stadtgebiet Strelitz-Alt

3.1 Wegeführung

a) Wegweisende Beschilderung

Innerhalb des Stadtgebiets Strelitz-Alt besteht mangels touristischer Attraktionen keine innerörtliche Beschilderung für fußläufig erreichbare Ziele (braune Beschilderung).

Im Stadtgebiet Strelitz-Alt fehlt eine durchgängige Beschilderung von Fernwander- und Fernradwegen in Richtung Zentrum der Stadt Neustrelitz. Darüber hinaus wurden speziell an folgenden Straßenzügen Defizite festgestellt:

Straßenzug	Defizit - Beschilderung
Alexanderplatz	<ul style="list-style-type: none"> - Wegweisende Beschilderung besteht direkt im Knotenbereich - Durch Positionierung der Beschilderung ist die Wegweisung irreführend - Fehlende wegweisende Beschilderung für den Mecklenburgischen Seenradweg
Bürgerseeweg	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlende wegweisende Beschilderung Fernradverkehr
Fürstenberger Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlende wegweisende Beschilderung für den Mecklenburgischen Seenradweg - Fehlende wegweisende Beschilderung Fernradverkehr
Fürstenseer Landstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlende wegweisende Beschilderung für den Mecklenburgischen Seenradweg
Wesenberger Chaussee	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlende wegweisende Beschilderung für Fernradverkehr
Wilhelm-Stolte-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlende wegweisende Beschilderung für den Mecklenburgischen Seenradweg

Tabelle 1: Defizitanalyse – Beschilderung in Strelitz-Alt

b) Stetigkeit der Wegeführung

In Bezug auf die Stetigkeit der Wegeführung wurden folgende Defizite identifiziert:

Straßenzug	Defizit – Stetigkeit der Wegeführung
Alexanderplatz	<ul style="list-style-type: none"> - Bei Wegeführung über den Platz sind große Fahrbahnbereiche zu queren
Bahnhofstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Gehbereich von Bahnhofstraße in Richtung Am Bahnhof nicht durchgängig vorhanden
Kalkhorstweg	<ul style="list-style-type: none"> - Gehbereich nicht durchgängig vorhanden
Wesenberger Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Gehbereich nicht durchgängig vorhanden

Tabelle 2: Defizitanalyse – Stetigkeit der Wegeführung in Strelitz-Alt

c) Querungsmöglichkeiten

In Bezug auf Möglichkeiten der Fahrbahnquerung wurden Bereiche identifiziert, in denen ein Querungsbedarf besteht, jedoch die Querungsmöglichkeiten nicht gegeben oder ausreichend sind.

Straßenzug	Defizit - Querungsbedarf
Alexanderplatz	<ul style="list-style-type: none"> - Querungsbedarf aufgrund Bushaltestellen - Querung eines breiten Fahrbahnquerschnittes notwendig
Carl-Meier-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Querungsbedarf aufgrund Bushaltestellen
Neubrandenburger Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Geringer Querungsbedarf im Bereich KP Wilhelm-Stolte-Straße/Neubrandenburger Straße - Sehr breiter Fahrbahnquerschnitt zu queren
Wesenberger Chaussee	<ul style="list-style-type: none"> - Querungsbedarf aufgrund Bushaltestellen
Wilhelm-Stolte-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Geringer Querungsbedarf im Straßenverlauf - Vor allem aufgrund des Rechtsfahrgebotes des Radverkehrs - Erhöhter Querungsbedarf im Bereich von Bushaltestellen - Querungsbedarf im Bereich des KP Wilhelm-Stolte-Straße/Neubrandenburger Straße aufgrund der Fernradwege

Tabelle 3: Defizitanalyse – Querungsmöglichkeiten in Strelitz-Alt

d) Änderung der Wegenutzung

In Bezug auf Änderungen der Wegenutzung wurden Bereiche identifiziert, in denen sich die Nutzung der vorhandenen Wege ändert, dies jedoch nicht erkennbar ist bzw. ein Übergang zwischen den Wegenutzungen innerhalb der Verkehrsführung nicht vorhanden ist.

Straßenzug	Defizit – Änderung der Wegenutzung
Bachstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlender Übergangsbereich für den Radverkehr aufgrund Änderung der Radverkehrsführung von der Fahrbahn zum Seitenraum mit gem. Geh- und Radweg (Benutzungspflicht)
Bürgerseeweg	<ul style="list-style-type: none"> - Farbliche Pflasterung im Seitenbereich irreführend - Rote Pflasterung suggeriert die Freigabe des Radverkehrs im Seitenbereich, jedoch keine entsprechende Beschilderung vorhanden
Carl-Meier-Straße - Höhe Ludwigsluster Damm	<ul style="list-style-type: none"> - Farbliche Pflasterung im Seitenbereich irreführend - Rote Pflasterung führt den Radverkehr auf die Fahrbahn, obwohl weiterführender gem. Geh- und Radweg im Seitenraum vorhanden
Carl-Meier-Straße - Höhe Güstrower Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Änderung der Benutzungspflicht von gem. Geh- und Radweg im Seitenraum zu Radverkehr, weitere Freigabe für den Gehweg nicht direkt ersichtlich

Tabelle 4: Defizitanalyse – Änderung der Wegenutzung in Strelitz-Alt

3.2 Verkehrsraum

a) Breiten

Eine Übersicht der vorhandenen Gehwegbreiten sowie benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen ist in Anlage 2.3.3 dargestellt. Defizite in den Breiten von Aufstell- und Wartebereichen können ebenfalls der Anlage entnommen werden.

b) Führungsform des Radverkehrs nach Geschwindigkeitsbegrenzung und Verkehrsstärke

In Bezug auf den Radverkehr wurde besonders die bestehende Benutzungspflicht im Hinblick auf die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Zusammenhang mit dem bestehenden Geschwindigkeitsniveau sowie der Kfz-Verkehrsstärke bewertet.

Im Bereich Strelitz-Alt wird der Radverkehr vor allem auf der Fahrbahn geführt. Jedoch sind hier die Straßenquerschnitte der meisten Streckenzüge mit bis zu 6,5 m nicht ausreichend groß, um ein angemessenen Mischverkehr von Kfz und Rad in Hinblick auf Nutzungsqualität, Akzeptanz und Verkehrssicherheit darzustellen.

3.3 Wegequalität

a) Oberflächenbeschaffenheit

Die Gehwegbeschaffenheit ist im Bereich von Strelitz-Alt überwiegend gut. Die Seitenbereiche bieten durch eine ebene Oberflächenbeschaffenheit eine gute Nutzungsqualität.

Wie auch in den anderen Stadtgebieten haben sich in Strelitz-Alt Defizite an Zufahrten zu Grundstücken gezeigt. Der Seitenraum wird mitunter durch viele Grundstückszufahrten unterbrochen, deren Oberflächenbeläge sich von dem durchlaufenden Gehweg unterscheiden (Abbildung 1), was Einschränkungen in der durchgehenden Mobilität nach sich zieht (siehe Kapitel 1.1.1.3 – Innenstadt). Darüber hinaus sind auch in Strelitz-Alt Grundstückszufahrten aufgefallen, die auf Straßenniveau liegen (Abbildung 2), wodurch der Fuß- und Radverkehr ein häufiges „Auf und Ab“ durchläuft, was die Nutzungsqualität vor allem für den Radverkehr mindert.



Abbildung 1: Carl-Meier-Straße



Abbildung 2: Wilhelm-Stolte-Straße Blickrichtung stadteinwärts

Es gibt in Strelitz-Alt einige Bereiche mit unzureichender Gehwegbeschaffenheit. Dabei zeigen sich in Seitenräumen mitunter starke Verwerfungen und Absackungen der Oberflächen, welche ein Gefährdungsrisiko darstellen (Abbildung 3 bis 5).



Abbildung 3: Neubrandenburger Straße Höhe Wilhelm-Stolte-Straße



Abbildung 4: Wilhelm-Stolte-Straße Höhe Hittenkokerstraße

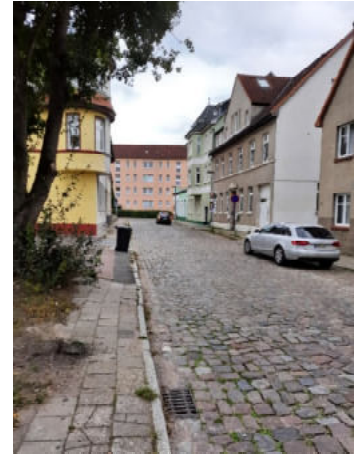


Abbildung 5: Wesenberger Straße

Die Fahrbahnen in Strelitz-Alt zeigen unterschiedliche Oberflächenbeschaffenheiten. Vor allem die Straßenzüge um die Wesenberger Straße und die Josef-Jakubowski-Straße sind mit Naturpflaster hergerichtet, wodurch der Radverkehr auf der Fahrbahn deutlich eingeschränkt ist (siehe Kapitel 1.1.1.3 – Innenstadt). In den folgenden Abbildungen 6 bis 8 sind beispielhaft fahrradunfreundliche Fahrbahnoberflächen in Strelitz-Alt dargestellt.



Abbildung 6: Wesenberger Straße



Abbildung 7: Josef-Jakubowski-Straße



Abbildung 8: Bahnhofstraße

b) Borde/Bordsteinabsenkungen/Barrierefreiheit

Eine Übersicht der Defizite an Bordsteinabsenkungen ist in Anlage 2.3.3 dargestellt.

3.4 Objektive und Subjektive Verkehrssicherheit

Radverkehr auf Gehweg

In Strelitz-Alt werden die Seitenräume vor allem im Bereich der Wesenberger Straße und der Josef-Jakubowski-Straße häufig vom Radverkehr genutzt, obwohl diese nicht für den Radverkehr freigegeben sind. Wie bereits erläutert, kann das vor allem mit der eher fahrradunfreundlichen Fahrbahnoberfläche (großes Naturpflaster oder große Rinnen) begründet werden. Dabei reichen die Gehwegbreiten besonders in diesen Bereichen nicht aus, um eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs zu gewährleisten. So kommt vor allem auf Wegen, in denen die Gehbereiche durch Hauseingänge oder durch ruhenden Verkehr zusätzlich eingeschränkt sind, zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr.

Hindernis auf Radweg



Am Knotenpunkt der Wilhelm-Stolte-Straße/Schulstraße/Stendlitz Straße besteht eine Lichtsignalanlage. In diesem Bereich wird der Radverkehr auf einem getrennten Radweg entlang der Wilhelm-Stolte-Straße geführt. In Richtung Stadteinwärts besteht ein LSA-Mast innerhalb des Radweges und bildet somit ein Hindernis für den durchlaufenden Radverkehr.

Abbildung 9: Wilhelm-Stolte-Straße/Schulstraße stadteinwärts

Kein Gehweg



Entlang der Wilhelm-Stolte-Straße besteht stadteinwärts ein getrennter Geh- und Radweg und stadtauswärts nur ein Radweg im Seitenbereich. Der Radweg stadtauswärts wird jedoch auch vermehrt durch den Fußverkehr genutzt. Daher kommt es in diesem Bereich zu Konflikten zwischen dem Rad- und Fußverkehr.

Abbildung 10: Wilhelm-Stolte-Straße stadtauswärts



Eine ähnliche Situation besteht entlang der Fürstenseer Landstraße, wo der Seitenraum nur als Radweg ausgewiesen ist. Obgleich der Fußverkehr ein vermeintlich geringes Aufkommen in diesen Bereichen hat, wird ihm hier keine Fußverkehrsführung angeboten.

Abbildung 11: Fürstenseer Landstraße stadteinwärts

Entlang des Kalkhorstweges fehlen abschnittsweise die Seitenräume. Der Fußverkehr muss zusammen mit dem Rad- und Kfz-Verkehr auf die Fahrbahn. Auf diese Situation wird durch eine entsprechende Achtungsbeschilderung sowie einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h hingewiesen, jedoch bergen der kurvige Streckenverlauf und die Verflechtung der Verkehrsteilnehmer ein Gefährdungsrisiko.



Abbildung 12: Kalkhorstweg

Abgefahrene Markierung



Zur Verdeutlichung der vorherrschenden verkehrlichen Situation, besonders an Konfliktstellen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer, ist eine besondere Kennzeichnung der Wegführung hilfreich. Im Laufe der Zeit werden die Fahrbahnmarkierungen abgefahren oder verblassen, was zu unübersichtlichen Verkehrssituationen zwischen den einzelnen Teilnehmern führen kann. Zusätzlich ist aufgefallen, dass das farbliche Pflaster von Fahrradwegen deutlich an Farbintensität verliert bzw. Gehbereiche durch Verschmutzung kaum erkennbar sind.

Abbildung 13: Abgefahrene Markierung Wilhelm-Stolte-Straße/Bahnhofstraße

3.5 Alexanderplatz

Für den ÖPNV bildet der Alexanderplatz an der Neubrandenburger Straße einen wichtigen Knotenpunkt im städtischen Streckennetz.



Abbildung 14: Aufteilung Nutzungsbereiche Verkehrsteilnehmer am Alexanderplatz

Der Alexanderplatz ist durch sein gestrecktes Erscheinungsbild und seine unstrukturierte Aufteilung nicht als ein Platz im ursprünglichen Sinn erkennbar.

Die Neubrandenburger Straße ist asphaltiert und bildet einen durchgehenden Fahrbereich, die Fahrspuren für den Linienverkehr sind nicht gesondert gekennzeichnet, sondern unterscheiden sich optisch im Bestand nur durch den Fahrbahnbelag (Abbildung 14: grobes Naturpflaster in Zufahrt zur Fürstenberger Straße, im weiteren Verlauf asphaltiert und gesägtes Naturpflaster in der Busspur der Neubrandenburger Straße). So wird der breit ausgebaute Bereich an der Zufahrt zur Fürstenberger Straße vom Kfz-Verkehr mit genutzt (Abbildung 15), Dadurch verteilen sich die Verflechtungsbereiche im Knotenpunkt auf eine große Fläche, was eine schnelle Erfassbarkeit der Verkehrssituation mindert.



Abbildung 15: Neubrandenburger Straße Blickrichtung Zufahrt Fürstenberger Straße

Für den Fuß- und Radverkehr ist eine schnell zu erfassende Übersichtlichkeit im gesamten Bereich nicht gegeben. Es ist nicht eindeutig erkennbar, wo sich Wartebereiche befinden, wo Linienbusse halten und an welchen Stellen ein sicheres Überqueren der Straße zum ÖPNV gewährleistet ist. Querungshilfen für den Fußverkehr sind in dem gesamten Knotenpunkt nicht vorhanden. Zwar ist

die Neubrandenburger Straße gut einzusehen, dennoch stellen die enorme Breite und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs (50 km/h) vor allem für Menschen mit eingeschränkter oder verlangsamer Mobilität ein Risiko dar (Abbildungen 16 und 17).

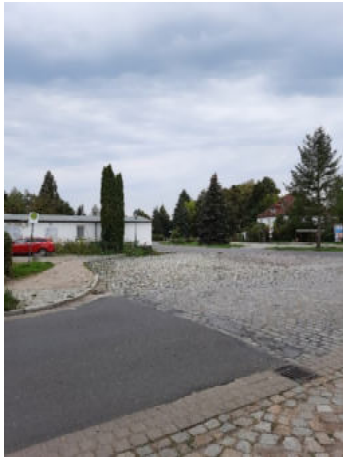


Abbildung 16: Einmündung Fürstenberger Str.



Abbildung 17: Haltestelle Neubrandenburger Straße

Die Beschaffenheit und der Zustand der Gehwege im gesamten Bereich sind als mangelhaft einzustufen. Die Wege erfüllen an einigen Stellen nur die absoluten Mindestbreiten und die Oberflächen sind oft uneben und durch Absenkungen beschädigt. (Abbildung 18 und 19)



Abbildung 18: Gehweg Haltestelle Alexanderplatz

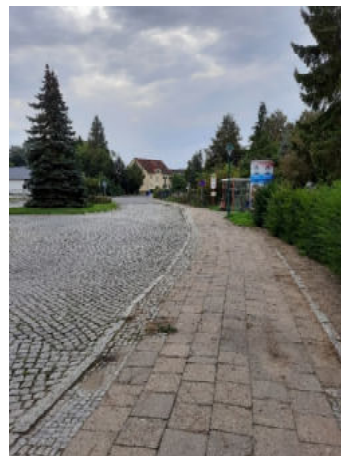


Abbildung 19: Gehweg Haltestelle Alexanderplatz

Der Radverkehr wird im Bereich des Alexanderplatzes auf der Fahrbahn geführt. Der vordere Teil der Neubrandenburger Straße und die Fürstenberger Straße gehören zum Mecklenburgischen Seenradweg. Die entsprechende Wegweisung am Alexanderplatz ist nicht ausreichend bzw. teilweise nur sehr schwer zu erkennen. Die Schilder sind durch Baumbewuchs von der Straße aus kaum erkennbar (Abbildung 20).

Der Wegweiser an der Neubrandenburger Straße, welcher den Radverkehr von Norden kommend Richtung Fürstensee leitet, ist als alleiniger Wegweiser inmitten des Kreuzungsbereiches deplatziert. Für Radfahrer ist die wegweisende Beschilderung an dieser Stelle erst sehr spät erkennbar, was ein sicheres Abbiegen in die Fürstenberger Straße, ohne den nachfließenden Verkehr zu behindern, nicht mehr möglich macht (Abbildung 21).



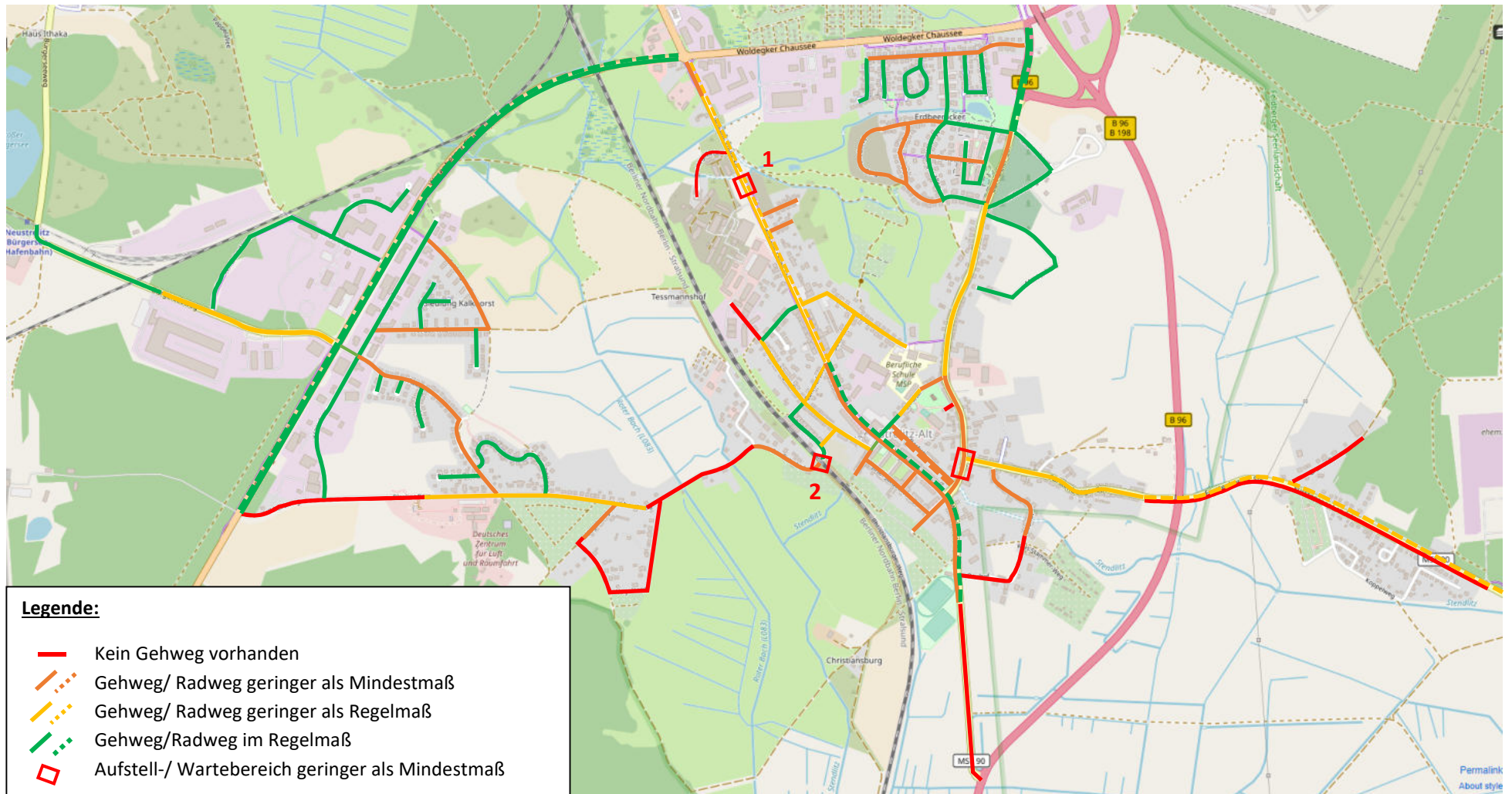
Abbildung 20: Wegweisung Fürstenberger Str.



Abbildung 21: Wegweisung Neubrandenburger Str. aus Norden kommend

Im Zusammenhang der Radverkehrsführung ist auf die Fahrbahnoberfläche im Zufahrtsbereich der Fürstenberger Straße hinzuweisen. Das grobe Naturpflaster in diesem Bereich ist für den Radverkehr wie bereits erwähnt unvorteilhaft. Der Radverkehr wird aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit den Zufahrtsbereich mit einer verminderten Geschwindigkeit befahren. Dabei kann es zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr kommen, vor allem in Hinblick auf den breiten Zufahrtsbereich ohne klar abgegrenzte Fahrspuren.

Anlage 2.3.3 – Defizitanalyse: Breiten der Gehwege und Radfahrbereiche in Strelitz-Alt



Karte auf Grundlage von OpenStreetMap

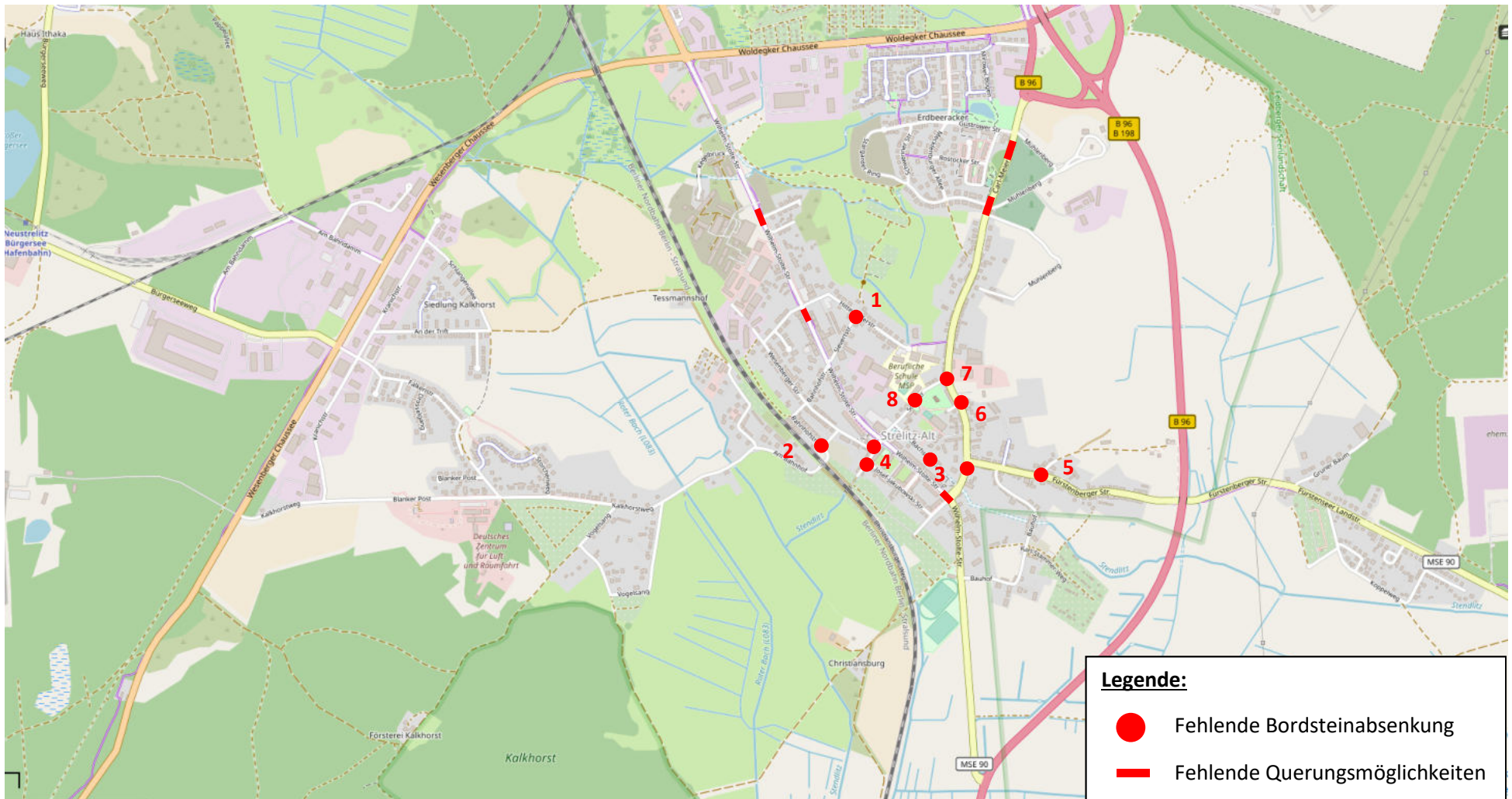
1. Wilhelm-Stolte-Straße Höhe Weg am Spiegelberg



2. Bahnhofstraße Aufstellbereich Bahnübergang



Anlage 2.3.4 – Defizitanalyse: Fehlende Bordsteinabsenkungen und Querungsmöglichkeiten in Strelitz-Alt



Karte auf Grundlage von OpenStreetMap

1. Hittenkoferstraße



2. Bahnhofstraße



3. Bachstraße



4. Stendlitzstraße



5. Fürstenberger Straße



6. Neubrandenburger Straße/Bohlenstraße



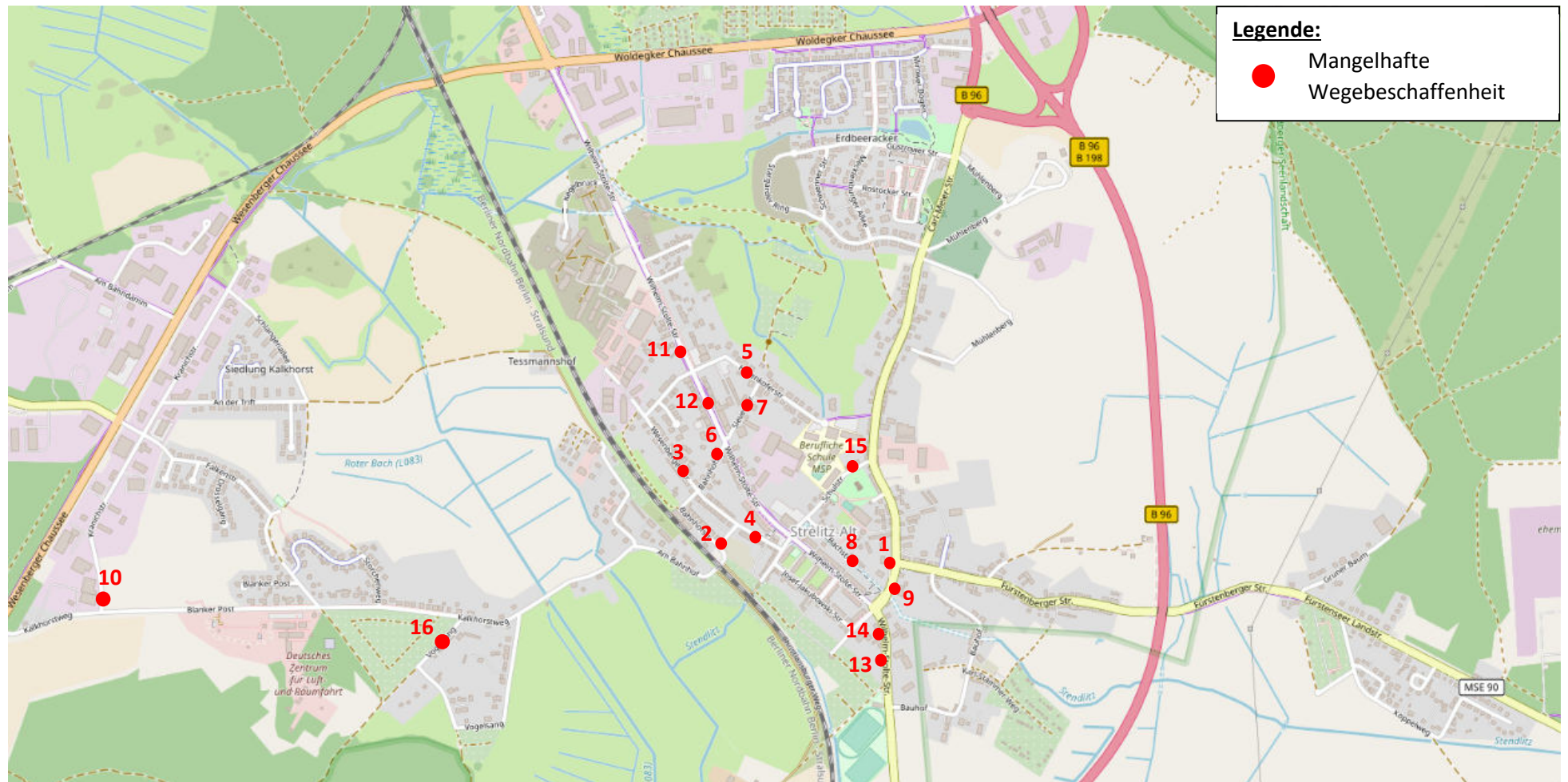
7. Neubrandenburger Straße/Schulstraße



8. Schulstraße



Anlage 2.3.5 – Defizitanalyse: Mangelhafte Wegebeschaffenheit im Stadtgebiet Strelitz-Alt



Karte auf Grundlage von OpenStreetMap

1. Alexanderplatz

- erhebliche Absackungen und Bewuchs



2. Bahnhofstraße

- Weg stark zugewachsen



3. Wesenberger Straße Richtung Daniel-Sanders-Straße

- viele Unebenheiten
- wechselnde Pflasterungen



4. Wesenberger Straße Richtung Stendlitz-Straße

- beschädigte Gehwegplatten
- starke Absackungen und Bewuchs



5. Hittenkoferstraße

- unebene Gehwegplatten



6. Bahnhofstraße

- Absackungen und Bewuchs



7. Sievertstraße

- unebene Gehwegplatten
- teilweise bewachsen



8. Bachstraße

- teilweise bewachsen



9. Neubrandenburger Straße

- Absackungen und Bewuchs



10. Kalkhorstweg Ecke Kranichstraße

- starker Bewuchs



11. Wilhelm-Stolte-Straße Höhe Daniel-Sanders-Straße

- verschiedene Asphaltierungen
- Risse und Absackungen



12. Wilhelm-Stolte-Straße Höhe Bahnhofstraße

- verschiedene Asphaltierungen
- Lücken im Belag



13. Wilhelm-Stolte-Straße Richtung Ortsausgang

- Schlaglöcher
- brüchige Gehwegplatten



14. Wilhelm-Stolte-Straße Richtung Ortsausgang

- starker Baumbewuchs



15. Schulstraße

- Absackungen und Bewuchs



16. Vogelsang

- Gehweg teilweise nicht befestigt
- unebene Gehwegplatten



Defizitanalyse Stadtgebiet Zierke

Kapitel-Nr. Anlage 2.4.2	Kategorie 1 - Wegeführung				Kategorie 2 - Verkehrsraum				Kategorie 3 - Wegequalität		Kategorie 4 - Verkehrssicherheit
	wegweisende Beschilderung	Stetigkeit der Wegeführung	Querungs- möglichkeiten	Änderung der Wegenutzung	Breiten		Führungsform des Radverkehr		Oberflächen- beschaffenheit	Borde/ Bordsteinabsenkungen	objektive und subjektive Verkehrssicherheit
					Gehweg	Radweg	Aufstell- und Wartebereiche	Geschwindigkeit	Verkehr		
Lindenhöhe											
Penzliner Straße											
Straße des Handwerks bis Tannenhof											
Tannenhof bis Rudower Str.											Stadteinwärts: Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr Stadtauswärts: Radfahren entgegen der Fahrtrichtung
Rudower Straße											
Kreisverkehr Penzliner Str. Wohnbereich											
Penzliner Str. bis Zierke											
Zierke bis Lindenhöhe									Gehweg: Absackungen und Unebenheiten		Gehwegschäden
Straße des Handwerks											
Penzliner Str. bis Handwerkskammer											
Handwerkskammer bis Tierheim											Unklare Verkehrsführung für Radverkehr
Tierheim bis Ortsausgang											Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, da kein Seitenraum vorhanden Lücken in der Beleuchtung
Tannenhof											
Zierke											

Anlage 2.4.2

Defizitanalyse

Stadtgebiet Zierke

*Anmerkung: Die Auswahl der im folgenden Bericht exemplarischen Darstellung einzelner Defizite erfolgte anhand ihrer Sicherheitsrelevanz, ihrer Bedeutung innerhalb der städtischen Verkehrsinfrastruktur und aufgrund ihrer festzustellenden Häufigkeit.

4 Stadtgebiet Zierke

4.1 Wegeführung

a) Wegweisende Beschilderung

Durch das Stadtgebiet von Zierke verläuft eine der Hauptzufahrtsstraße aus Richtung Norden. Ausgehend von der B193 startet die Penzliner Straße in Richtung Innenstadt und ist Bestandteil einer ausgewiesenen überregionalen Radroute. Touristische Ziele sind als braune Beschilderung in der KFZ-Beschilderung integriert und weisen keine Defizite auf.

Die Wegweisung für den Fernradverkehr entlang der Penzliner Straße wird durch entsprechende Beschilderungen entlang der Radroute vorgenommen. Hier ist die Beschilderung an den entsprechenden Knotenpunkten vorhanden und es konnten auch hier keine Defizite festgestellt werden.

b) Stetigkeit der Wegeführung



In Bezug auf die Stetigkeit der Wegeführung wurden im Stadtbereich Zierke kaum Auffälligkeiten identifiziert. Im Bereich der Straße des Handwerks besteht eine deutliche Lücke für den Fußverkehr zwischen dem endenden Gehweg auf Höhe des Tierheims/Zufahrt Neustrelitzer Werkstätten und dem parallel zur B193 weiterführenden gemeinsamen Geh- und Radweg.

Abbildung 1: Straße des Handwerks Blickrichtung stadteinwärts

c) Querungsmöglichkeiten

In Bezug auf mögliche Querungshilfen besteht im Bereich Zierke kein erhöhter Bedarf. Lediglich im Bereich des Krankenhauses und im Bereich des Einzelhandels ist in erster Linie ein erhöhter Querungsbedarf zu erwarten. Auf der Penzliner Straße im Bereich des Krankenhauses ist eine Querungshilfe mit ausreichendem Maß vorhanden und im Bereich des Einzelhandels wird die fehlende Querungshilfe für den stadtauswärts fahrenden Radverkehr durch den naheliegenden Kreisverkehr und den Gegenrichtungsverkehr ausgeglichen. Fußverkehr ist in dem Bereich nur aus Richtung des nahegelegenen Wohngebietes zu erwarten, daher wird an dieser Stelle keine weitere Querungshilfe benötigt.

d) Änderung der Wegenutzung

In Bezug auf Änderungen der Wegenutzung wurden Bereiche identifiziert, in denen sich die Nutzung der vorhandenen Wege ändert, dies jedoch nicht erkennbar ist bzw. ein Übergang zwischen den Wegenutzungen innerhalb der Verkehrsführung nicht vorhanden ist.

Straßenzug	Defizit – Änderung der Wegenutzung
Straße des Handwerks - Höhe Penzliner Straße	- Änderung der Wegenutzung für den Radverkehr stadtauswärts nicht eindeutig erkennbar (Schwachstelle 1)
Straße des Handwerks - Höhe Tierheim	<ul style="list-style-type: none"> - Stadteinwärts wechselt die Führung des Fuß- und Radverkehrs zu einem benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg - Der Übergangsbereich von der Fahrbahn zum Seitenraum liegt außerhalb der Fahrachse
Rudower Straße - Höhe KV Penzliner Straße	- Uneindeutiger Übergangsbereich für den Radverkehr von der Rudower Straße im Bereich der Zuwegung zum Kreisverkehr Penzliner Straße (Schwachstelle 2)

Tabelle 1: Defizitanalyse – Änderung der Wegenutzung in Zierke

Schwachstelle 1

In der Straße des Handwerks in der Nähe zum Knotenpunkt zur Penzliner Straße ist stadtauswärts linksseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr beschildert. Wie auf den Abbildungen 2 und 3 zu erkennen, endet die Radbenutzungspflicht stadtauswärts und der Radfahrer wird auf eine 15m Ausweichstelle an der rechten Fahrbahnseite geführt und danach auf die Fahrbahn weitergeleitet. Das Ende der Benutzungspflicht auf dem linksseitig angelegten Gehweg begründet sich durch die anschließende Verringerung der gegebenen Breite.

Durch fehlende Hinweisbeschilderung ist die vorgesehene Führung/Querung des Radverkehrs auf die andere Fahrbahnseite und weiter auf die Fahrbahn nicht direkt.



Abbildung 2: Ende der Benutzungspflicht stadtauswärts



Abbildung 3: Ausweichstelle Radverkehr

Schwachstelle 2 (Radwegeführung im Knotenpunktbereich)



Abbildung 4: Knotenpunktbereich
Penzliner Straße/Rudower Straße

Das Straßennetz rund um die Rudower Straße ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Die angemessene Beschaffenheit der Straßen ermöglicht dem Fahrradverkehr ein grundsätzlich sicheres und barrierefreies Fahren.

Am Kreisverkehr Penzliner Straße/Rudower Straße beginnt die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges im Seitenraum. Im Bereich der Bordsteinabsenkung (Knotenarm Rudower Straße) fehlt jedoch eine entsprechende Beschilderung, um den Radverkehr auf die nachfolgende Benutzungspflicht hinzuweisen (Abbildung 4). Der Radverkehr erhält im weiteren Verlauf der Penzliner Straße oder Dr.-Schwentner-Straße kaum die Möglichkeit auf den benutzungspflichtigen Weg zu wechseln. Der Kreisverkehr ist mit einer Kreisfahrbahn von 5m gut ausgebaut, wodurch die Fahrzeuge den Kreisverkehr verhältnismäßig zügig befahren. In Kombination mit Radverkehr entsteht hier ein Konfliktpotential zwischen den Verkehrsteilnehmern.

4.2 Verkehrsraum

a) Breiten

Es konnten Defizite im Bereich der Geh- und Radwegebreiten im Stadtgebiet Zierke festgestellt werden. Eine Übersicht der vorhandenen Gehwegbreiten sowie benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen ist in der Anlage 2.4.3 dargestellt.

b) Führungsform des Radverkehrs nach Geschwindigkeitsbegrenzung und Verkehrsstärke

In Bezug auf den Radverkehr wurde besonders die bestehende Benutzungspflicht im Hinblick auf die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Zusammenhang mit dem bestehenden Geschwindigkeitsniveau sowie der Kfz-Verkehrsstärke bewertet.

Im Bereich Zierke gibt es eine Reihe an Streckenzügen, auf denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. In den überwiegenden Fällen stehen in diesen Bereichen Straßenquerschnitte von mehr als 7m zur Verfügung, was als ausreichender Straßenquerschnitt für einen Mischverkehr von Kfz und Rad bewertet wird.

4.3 Wegequalität

a) Oberflächenbeschaffenheit

Die Gehwegbeschaffenheit ist im Bereich des Stadtteil Zierke überwiegend gut. Die Seitenbereiche sind zumeist mit Betonpflastersteinen/-platten oder mit durchgängigem Asphalt hergerichtet und bieten so eine gute Nutzungsqualität.

Es befinden sich jedoch auch Bereiche im Stadtgebiet Zierke, die mit einer schlechteren Qualität der Nebenanlagen auffallen. Hier zeigen sich Defizite an Zufahrten zu Grundstücken. Der Seitenraum wird mitunter durch viele Grundstückszufahrten unterbrochen, deren Oberflächenbeläge

sich von dem durchlaufenden Gehweg unterscheiden. Die Zufahrten sind dabei meist mit Naturpflaster hergerichtet. Somit wird die Nutzungsqualität der Gehbereiche vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen aber auch für Menschen mit Kinderwagen deutlich verschlechtert (Abbildung 5). Häufige Oberflächenwechsel in den Seitenbereichen unterbrechen den durchgehenden Gehweg optisch und lassen vermuten, dass der Verkehr auf den Grundstückszufahrten Vorrang gegenüber dem Fußverkehr hat (Abbildung 6). Darüber hinaus ist aufgefallen, dass mitunter Grundstückszufahrten auf Straßenniveau liegen und damit auf einem niedrigeren Niveau angelegt sind als der durchgehende Seitenraum, was den Geh- und Fahrkomfort (besonders für Menschen im Rollstuhl, mit Rollatoren etc.) einschränkt sowie den optischen Vorrang der Grundstücksverkehre suggeriert.



Abbildung 5: Bsp. Zufahrt Rudower Straße

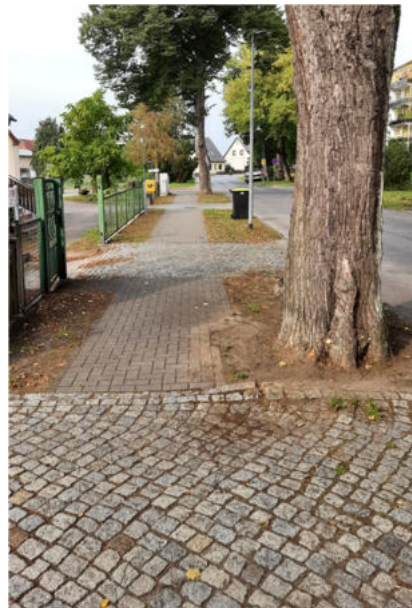


Abbildung 6: Bsp. Zufahrt Rudower Straße



Zusätzlich dazu lassen sich vereinzelt Verwerfungen im Bereich des Gehweges finden, die in der Nähe von Bäumen durch das Wurzelwerk verursacht werden. Vor allem entlang der Rudower Straße treten vermehrt Verwerfungen auf, die ein erhöhtes Sturz- und Gefährdungsrisiko für den Fußverkehr darstellen. (Abbildung 7)

Abbildung 7: Verwerfungen Rudower Straße

b) Borde/Bordsteinabsenkungen/Barrierefreiheit

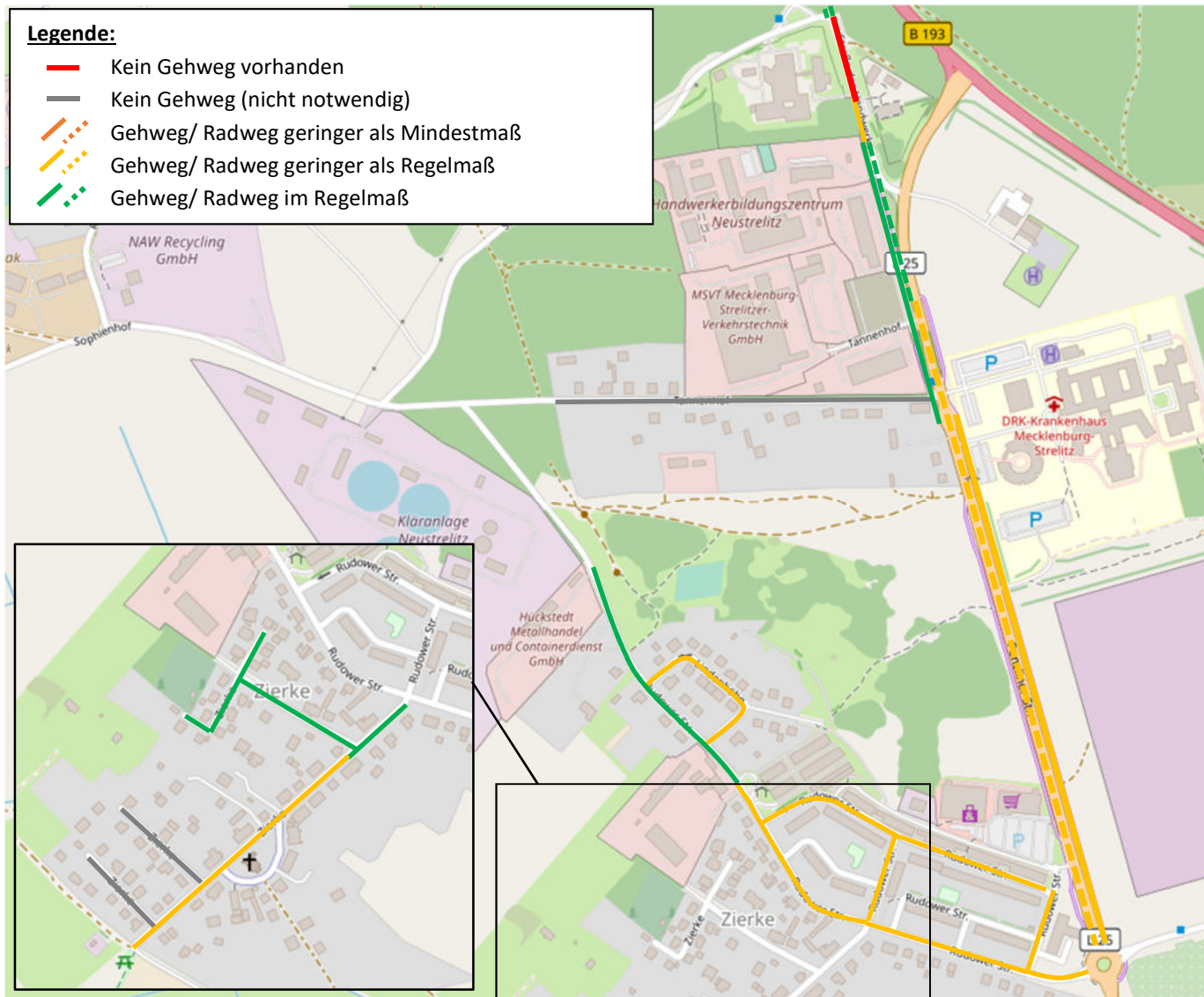
In Bezug auf Bordsteinabsenkungen wurden im Stadtteil Zierke keine Defizite festgestellt.

4.4 Objektive und Subjektive Verkehrssicherheit

Kein Gehweg

Entlang der Penzliner Straße besteht stadtauswärts ein getrennter Geh- und Radweg und stadteinwärts nur ein Radweg im Seitenbereich. Der Radweg stadteinwärts wird auch vermehrt durch den Fußverkehr genutzt. Aufgrund der geringen Breite des Radweges kommt es in diesen Bereichen zu Konflikten zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr.

Anlage 2.4.3 – Defizitanalyse: Breiten der Gehwege und Radfahrbereiche im Stadtgebiet Zierke



Karte auf Grundlage von OpenStreetMap

Anlage 2.5.2

Defizitanalyse

Sonstiges Stadtgebiet

*Anmerkung: Die Auswahl der im folgenden Bericht exemplarischen Darstellung einzelner Defizite erfolgte anhand ihrer Sicherheitsrelevanz, ihrer Bedeutung innerhalb der städtischen Verkehrsinfrastruktur und aufgrund ihrer festzustellenden Häufigkeit.

5 Stadtgebiet Innenstadt

5.1 Wegeführung

a) Wegweisende Beschilderung

In den Ortschaften Fürstensee, Klein Trebbow und Groß Trebbow konnten hinsichtlich der wegweisenden Beschilderung keine Defizite festgestellt werden.

b) Stetigkeit der Wegeführung

In Bezug auf die Stetigkeit der Wegeführung wurden folgende Defizite identifiziert:

Straßenzug	Defizit – Stetigkeit der Wegeführung
Klein Trebbow, Dorfstraße	- Gehbereich nicht durchgängig vorhanden

Tabelle 1: Defizitanalyse – Stetigkeit der Wegeführung im sonstigen Stadtgebiet

c) Querungsmöglichkeiten

In Bezug auf Möglichkeiten der Fahrbahnquerung wurden Bereiche identifiziert, in denen ein Querungsbedarf besteht, jedoch die Querungsmöglichkeiten nicht gegeben oder ungenügend sind.

Straßenzug	Defizit - Querungsbedarf
Fürstensee, Lindenstraße	- Temporär erhöhter Querungsbedarf aufgrund von Bushaltestelle, Kirche und Badeanstalt - Im Bereich zwischen Parkplatz und Badeanstalt besteht keine gesicherte Möglichkeit zur Querung der Ortsdurchfahrt

Tabelle 2: Defizitanalyse – Querungsmöglichkeiten im sonstigen Stadtgebiet

d) Änderung der Wegenutzung

In Bezug auf Änderungen der Wegenutzung wurden keine Bereiche identifiziert, welche ein Defizit darstellen.

5.2 Verkehrsraum

a) Breiten

Eine Übersicht der vorhandenen Gehwegbreiten sowie benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen ist in Anlage 2.5.3 dargestellt. Defizite in den Breiten von Aufstell- und Wartebereichen können ebenfalls der Anlage entnommen werden.

b) Führungsform des Radverkehrs nach Geschwindigkeitsbegrenzung und Verkehrsstärke

In Bezug auf den Radverkehr wurde besonders die bestehende Benutzungspflicht im Hinblick auf die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Zusammenhang mit dem bestehenden Geschwindigkeitsniveau sowie der Kfz-Verkehrsstärke bewertet.

Im Bereich Fürstensee und Klein Trebbow wird der Radverkehr vor allem auf der Fahrbahn geführt. Jedoch sind hier die Straßenquerschnitte der meisten Streckenzüge mit bis zu 5,5 m nicht ausreichend groß, um einen angemessenen Mischverkehr von Kfz und Rad in Hinblick auf Nutzungsqualität,

Akzeptanz und Verkehrssicherheit darzustellen. Vor allem in Fürstensee folgt daraus eine vermehrte Nutzung des Gehwegs durch den Radverkehr.

5.3 Wegequalität

a) Oberflächenbeschaffenheit

In Bezug auf die Gehwegbeschaffenheit sind im sonstigen Stadtgebiet, speziell in den Ortschaften Fürstensee, Klein Trebbow und Groß Trebbow keine Defizite festgestellt worden.

b) Borde/Bordsteinabsenkungen/Barrierefreiheit

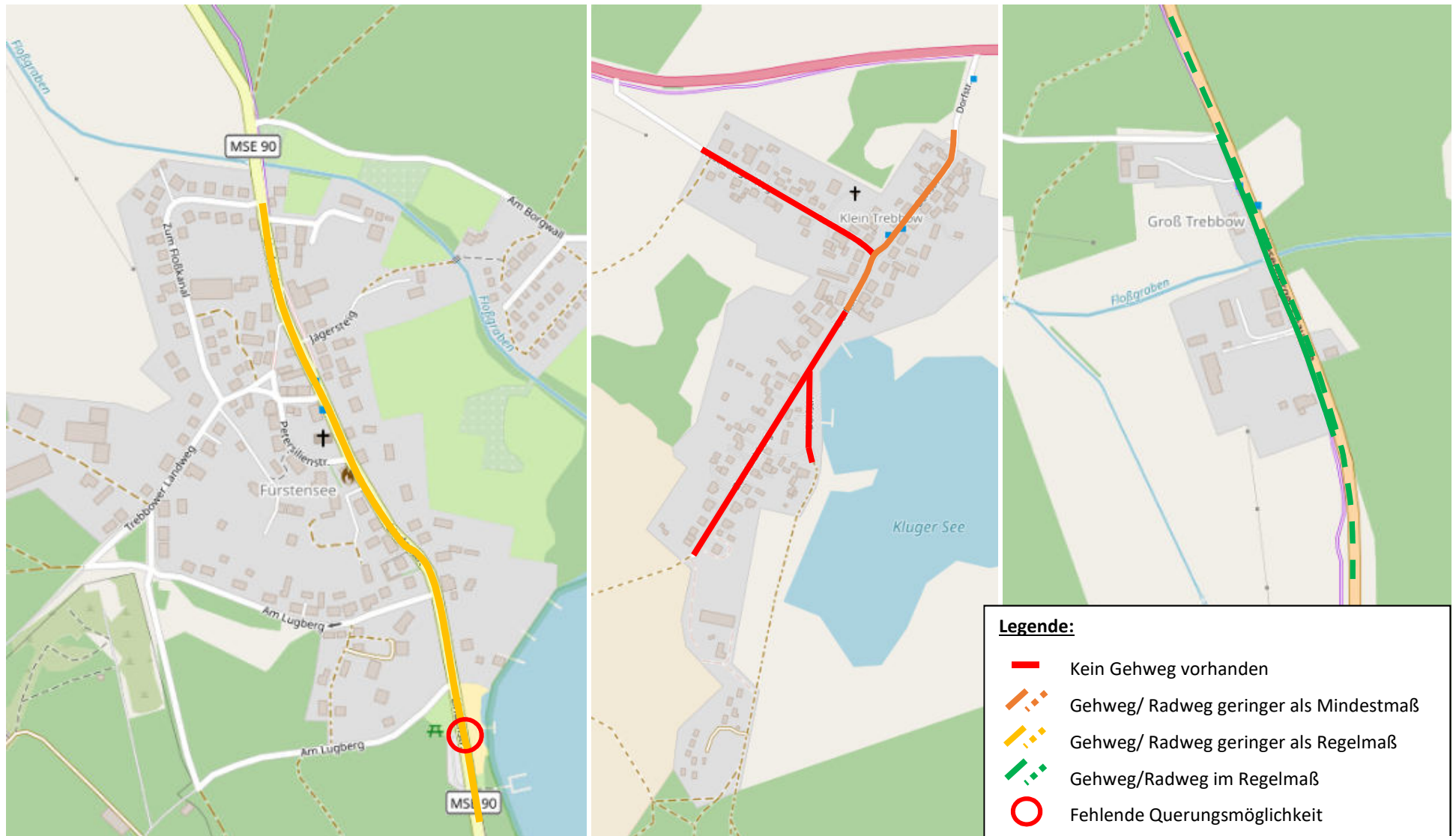
Hinsichtlich der Bordsteinabsenkungen sind im sonstigen Stadtgebiet, speziell in den Ortschaften Fürstensee, Klein Trebbow und Groß Trebbow keine Defizite festgestellt worden.

5.4 Objektive und Subjektive Verkehrssicherheit

Keine Querungsmöglichkeit

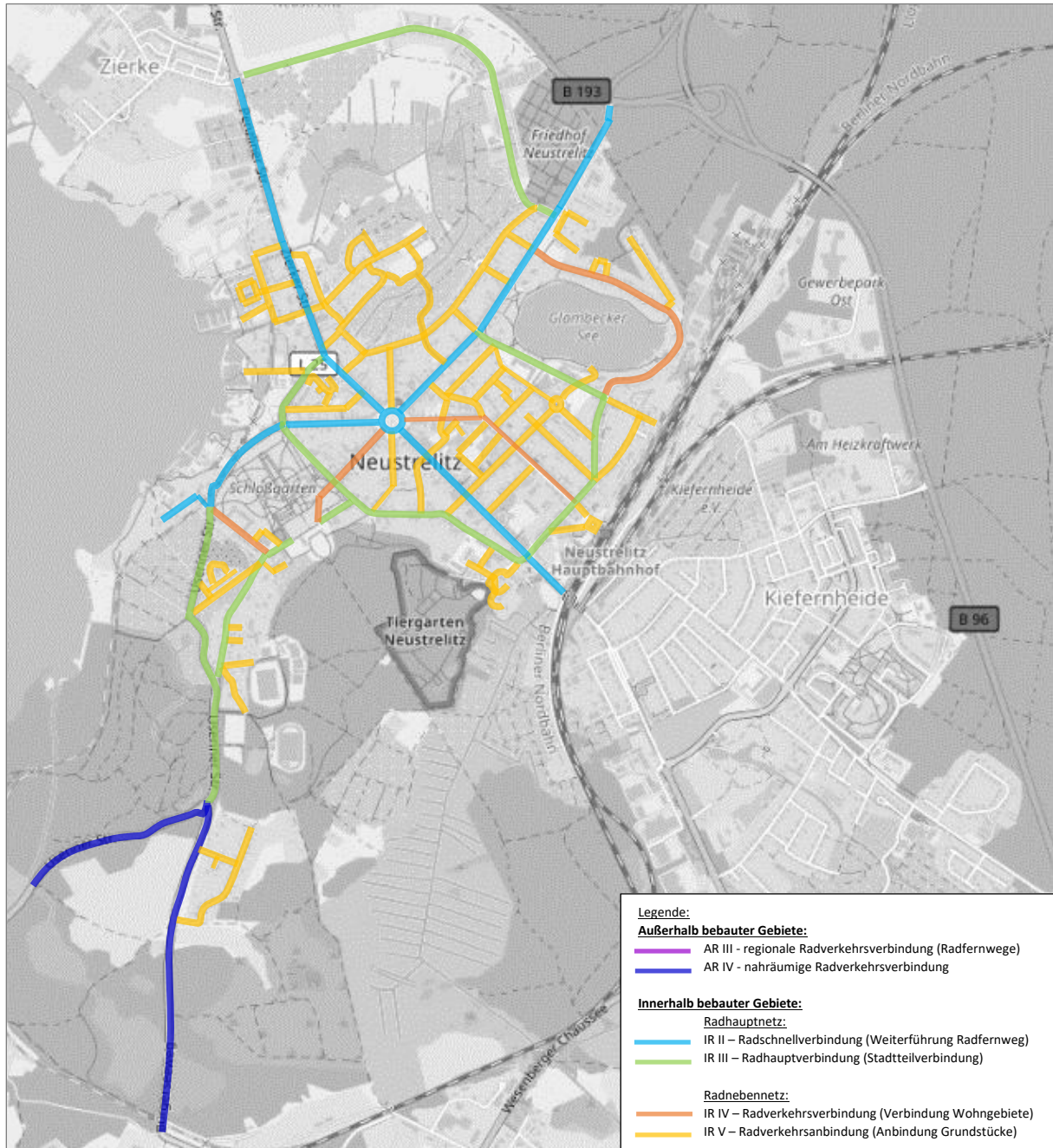
Die Badeanstalt am Großen Fürstenseer See bietet mit einem gegenüberliegenden Parkplatz in den Sommermonaten ein ansprechendes Naherholungsziel. Um vom Parkplatz zum See zu gelangen, muss die Ortsdurchfahrt, auf der eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, überquert werden. Für den Fußverkehr wird in diesem Bereich keine gesonderte Querungshilfe angeboten, was das Queren an dieser Stelle zum Sicherheitsrisiko werden lässt. Für Menschen allen Alters, aber besonders für mobilitätseingeschränkte Menschen und Familien mit Kindern, muss ein sicheres Überqueren der Fahrbahn hier zu jeder Zeit möglich sein.

Anlage 2.5.3 – Defizitanalyse: Breiten der Gehwege und Radfahrbereiche sowie fehlende Querungsmöglichkeiten im sonstigen Stadtgebiet

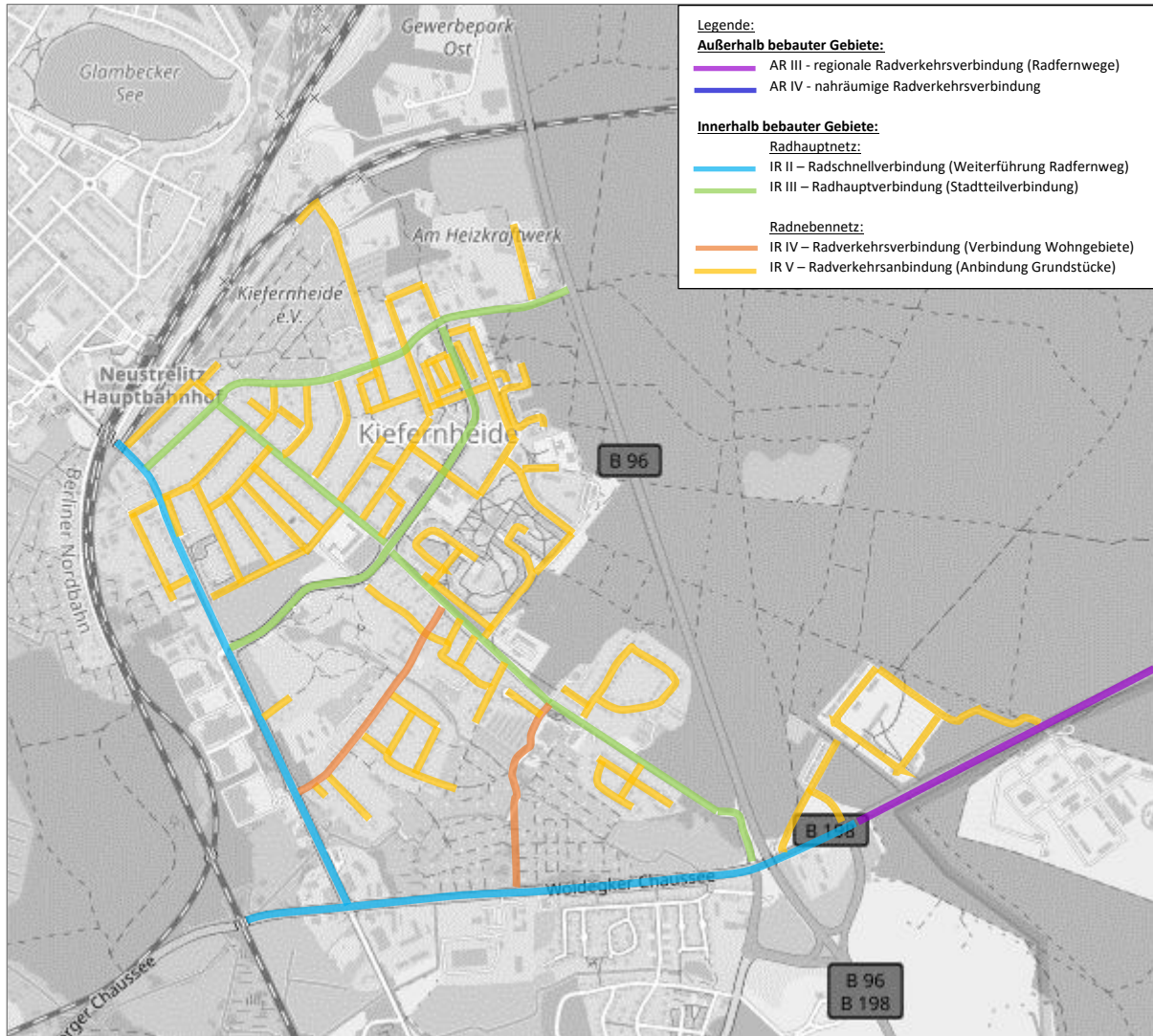


Karten auf Grundlage von OpenStreetMap

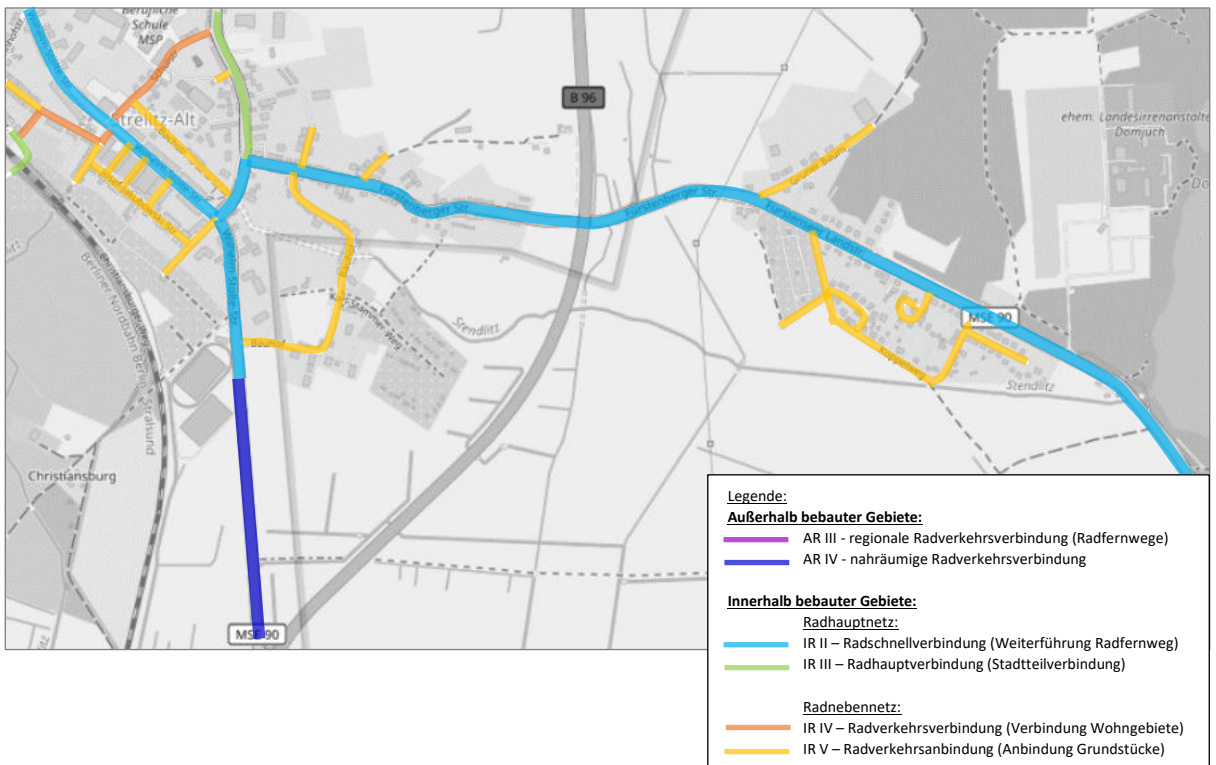
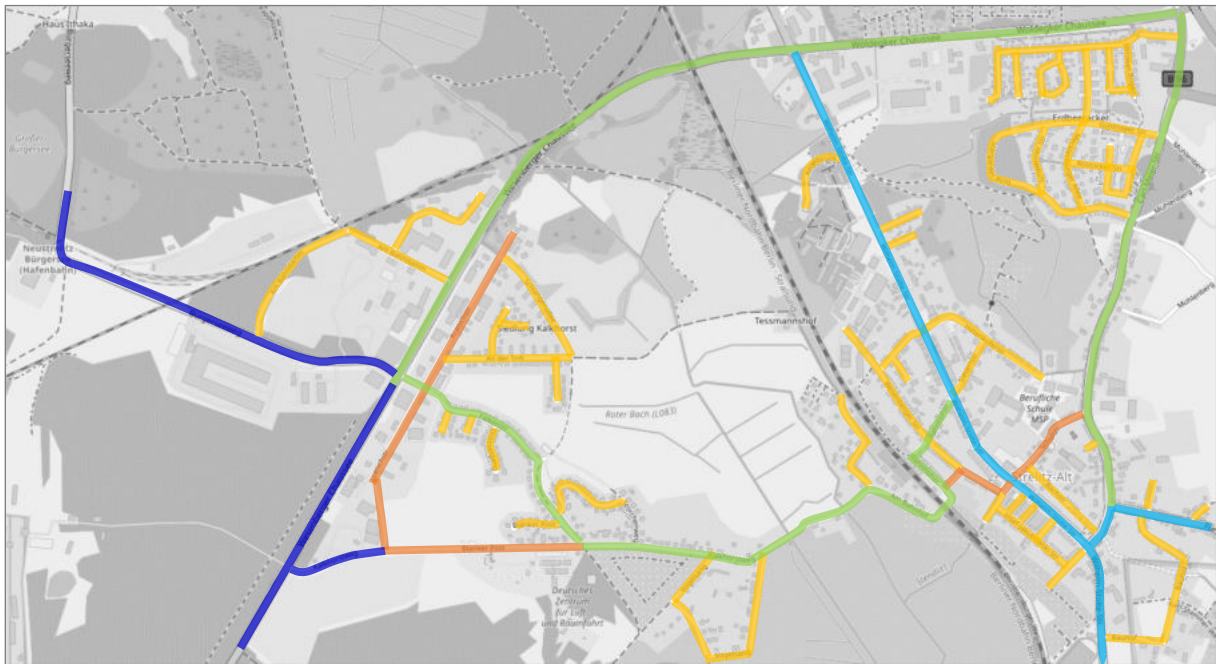
Anlage 3.1 – Netzkategorien für den Radverkehr – Stadtteil Innenstadt



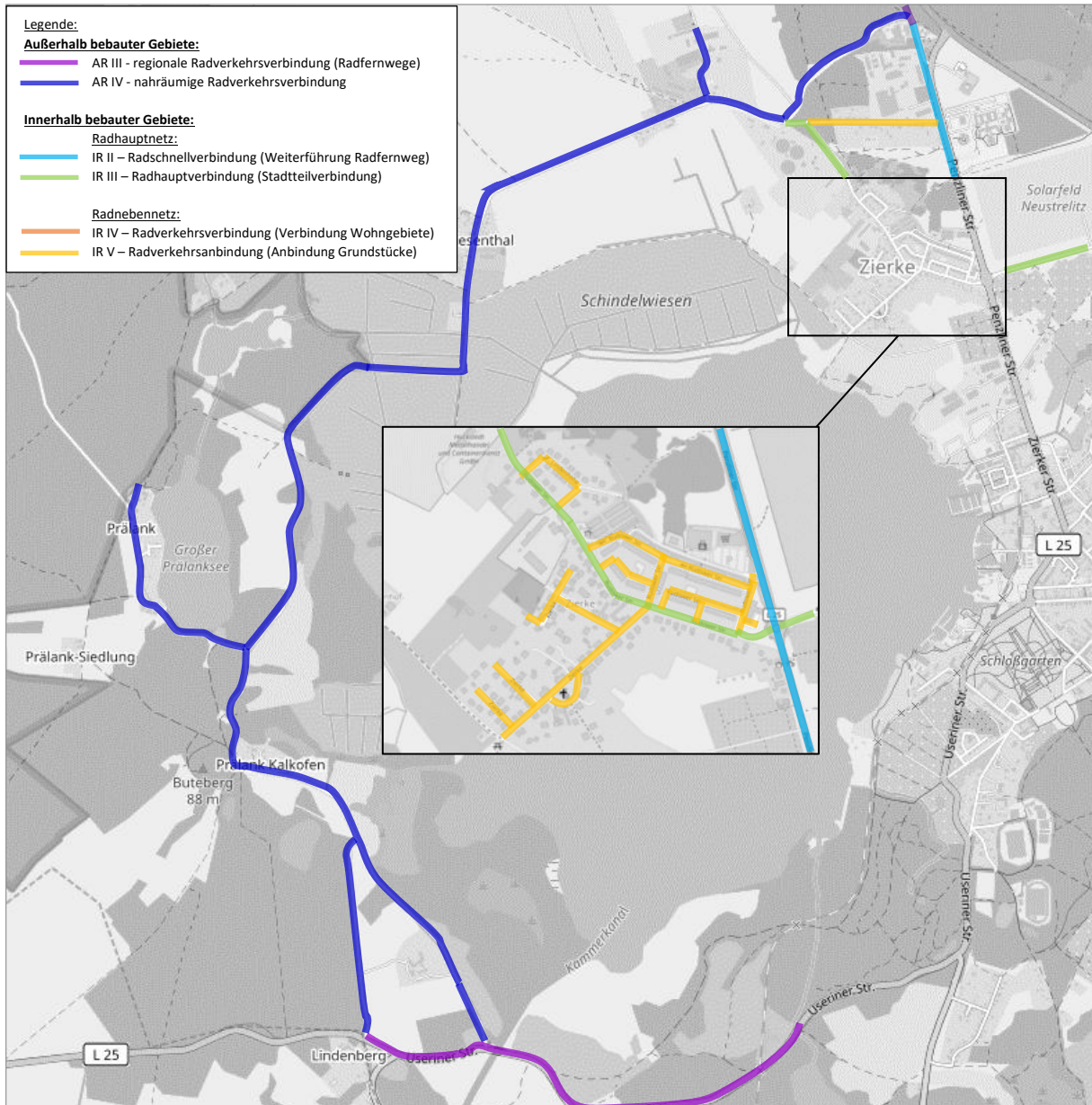
Anlage 3.2 – Netzkategorien für den Radverkehr – Stadtteil Kiefernheide



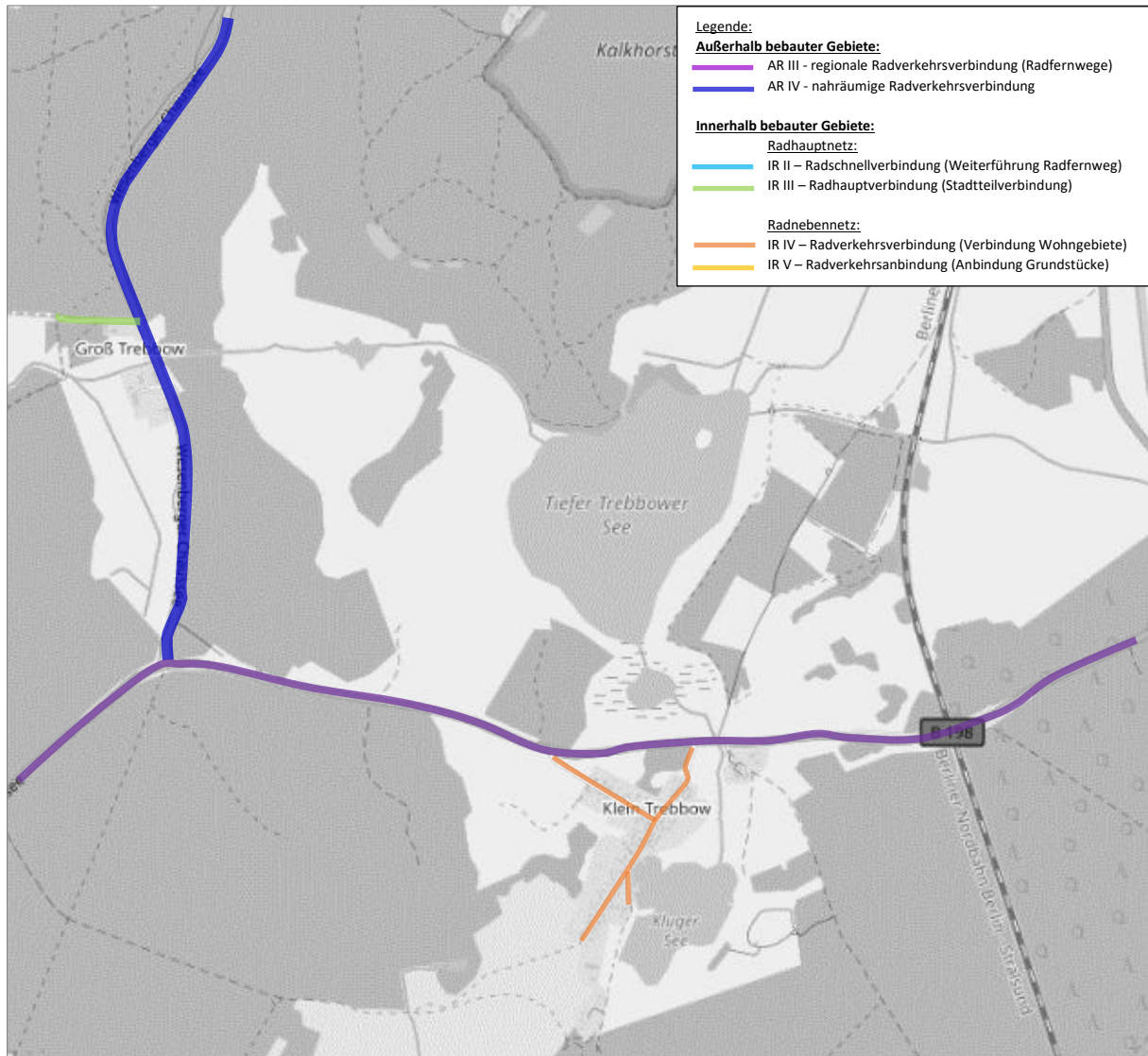
Anlage 3.2 – Netzkategorien für den Radverkehr – Stadtteil Strelitz-Alt

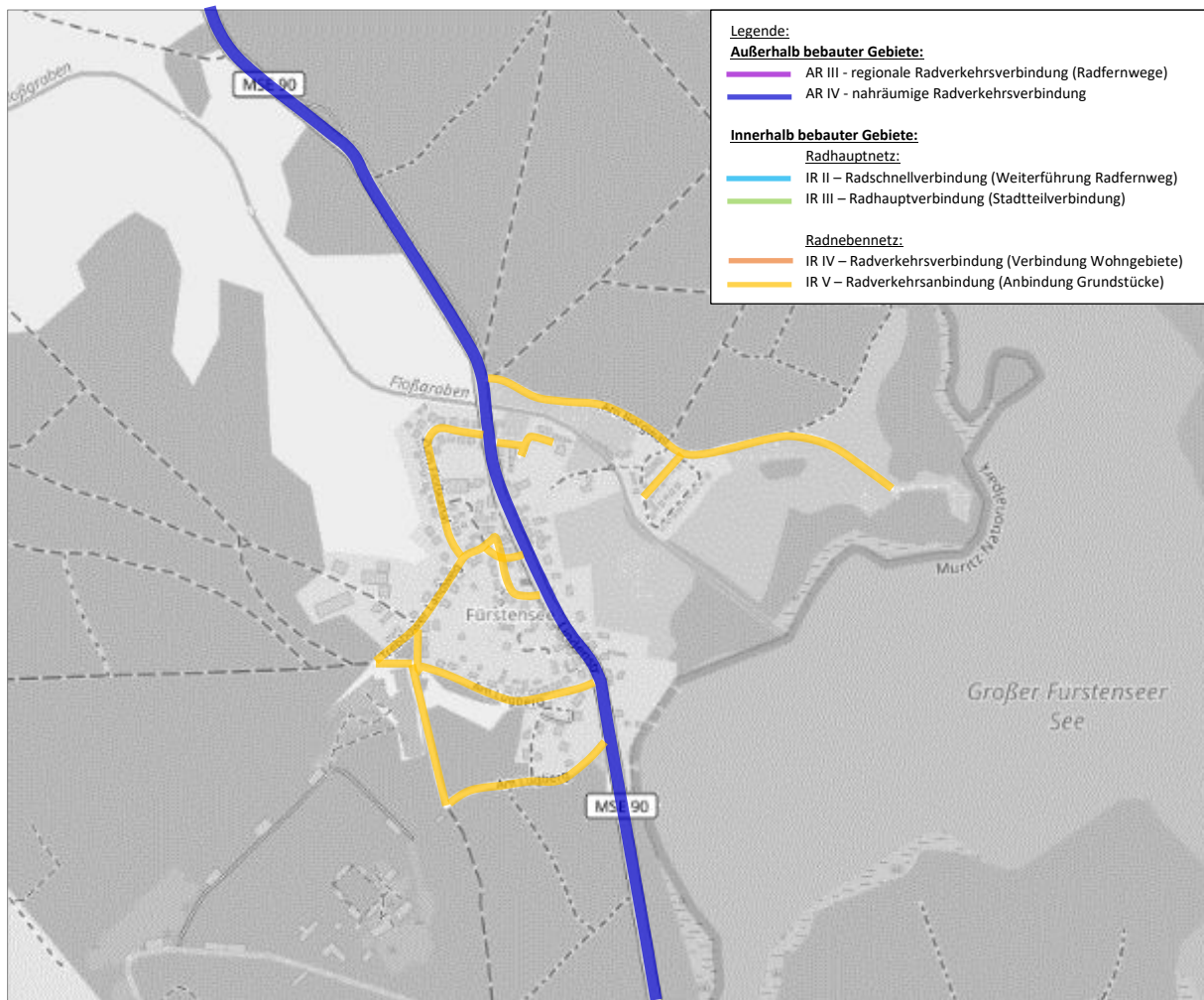


Anlage 3.4 – Netzkategorien für den Radverkehr – Stadtteil Zierke



Anlage 3.5 – Netzkategorien für den Radverkehr – Stadtteil Sonstiges Stadtgebiet





Maßnahmenkatalog
Stadtgebiet Innenstadt

Legende:		Kurzfristig umsetzbare Maßnahme		Mittelfristig umsetzbare Maßnahme			Langfristig umsetzbare Maßnahme		
Kapitel-Nr.	Radverkehr		Fuß- und Radverkehr					Radverkehr	Weitere Maßnahmen und Bemerkungen
	Netzategorie		Verkehrsanlagen					Abstellmöglichkeiten	
	Wegweisende Beschilderung	Beleuchtung	Anlagentyp	Fußverkehrsführung	Radverkehrsführung	Oberflächen und Niveauänderungen	Bordsteinabsenkungen und Querungsmöglichkeiten		
	Adolf-Friedrich-Straße						Schaffung Bordsteinabsenkung im Bereich der Badeanstalt	Instandsetzung bzw. Erneuerung der Abstellanlagen im Bereich der Badeanstalt	
4.2.1.3	Am Stadthafen	Anpassung der Radverkehrsführung			Varianten - Radverkehrsführung entlang des Hafens - Änderung der Radverkehrsführung über Semmelweisstraße			Attraktivitätssteigerung der vorhandenen Fahrradboxen inkl. Ergänzung einer Ladestation	
4.2.1.4	Am Tiergarten Höhe Tiergarten			Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich			Schaffung Bordsteinabsenkung	Erweiterung der Abstellanlagen im Bestand	
4.2.1.1.1	An der Promenade	Herstellung lückenloser Beschilderung	ggf. Einrichtung eines Radschutzstreifens	Radverkehr bevorzugt auf Fahrbahn Ausweisung der Seitenbereiche als Fußweg mit "Radverkehr frei" Herstellung eines Übergangs zwischen Seitenbereich - Fahrbahn im Bereich des Busparkplatzes					
4.2.1.2.2	Augustastraße				Freigabe Einbahnstr. Gegenrichtung zwischen Friedrich-Wilhelm-Str. und Bahnhof	Sanierung Fahrbahnoberfläche Herstellung einer durchgehend ebenen und fußgängerfreundlichen Gehwegoberfläche			Reduktion der zul. Geschwindigkeit auf 30 km/h
4.2.1.2.3	Bruchstraße					Weiterführung des glatten und ebenen Querungsbereiches über den Bushaltestellenbereich		Bedarfsprüfung im Bereich der Bushaltestellen	
	Bürgerseeweg BÜ bis Rudolf-Virchow-Weg	Herstellung lückenloser Beschilderung	Verbreiterung bestehender Seitenraum auf 2,5 m	Einrichtung gem. Geh-/Radweg					
4.2.1.5	Carlstraße, Carolinum		Varianten für Fußverkehrsführung im Querungsbereich der Rampe an der Strelitzhalle Prüfung der Anlage einer Rampe für eine barrierefreie Führung entlang der Treppe			Varianten für Fußverkehrsführung im Querungsbereich der Rampe an der Strelitzhalle			
	Dr.Schwentner-Straße Höhe Mühlenstraße				Herstellung eines Übergangs zwischen Fahrbahn - Seitenraum nach Bushaltestelle Friedhof			Bedarfsprüfung im Bereich des Friedhofs	
Elisabethstraße									
4.2.1.6	Louisenstr. bis Augustastr.		Lückenschluss Gehbereich zum Durchgang Töpferberg			Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche			
	Augustastr. bis Strelitzer Str.				Freigabe Einbahnstr. in Gegenrichtung	Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche			
	Eschenweg		Schaffung eines Gehbereiches						
	Färbergang					Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche			
4.2.1.10	Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße	Herstellung lückenloser Beschilderung				Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche Herstellung eines durchgehenden Gehbereiches in ausreichender Breite		Aufstellung weiterer Abstellanlagen im Bereich Theater, Schlossgarten und öffentlicher Einrichtungen	

Maßnahmenkatalog
Stadtgebiet Innenstadt

Legende:		Kurzfristig umsetzbare Maßnahme		Mittelfristig umsetzbare Maßnahme			Langfristig umsetzbare Maßnahme			
Kapitel-Nr.	Radverkehr		Fuß- und Radverkehr						Radverkehr	Weitere Maßnahmen und Bemerkungen
	Netzategorie		Verkehrsanlagen						Abstellmöglichkeiten	
	Wegweisende Beschilderung	Beleuchtung	Anlagentyp	Fußverkehrsführung	Radverkehrsführung	Oberflächen und Niveauänderungen	Bordsteinabsenkungen und Querungsmöglichkeiten			
4.2.1.1.3	Friedrich-Wilhelm-Straße									
	Strelitzer Str. bis Augustastr.	Versetzen der bestehenden Beschilderung	Einrichtung eines Schutzstreifens		Herstellung eines Übergangs zwischen Seitenbereich - Fahrbahn im Bereich Augustastr.		Herstellung Querungsmöglichkeit Marienstr.			
	Augustastr. bis Louisenstr.		ggf. Einrichtung eines Radschutzstreifens	Radverkehr bevorzugt auf Fahrbahn Ausweisung der Seitenbereiche als Fußweg mit "Radverkehr frei"						
	Fritz-Reuter-Straße					Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche Herstellung eines durchgehenden Gehbereiches	Bordsteinabsenkungen am Knotenpunkt Mühlenstr./ Fritz-Reuter-Str. herstellen			
	Glambecker Nebenstraße					Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche				
4.2.1.2.2	Glambecker Straße	Herstellung lückenloser Beschilderung				Herstellung eines durchgehenden Gehbereiches			Reduktion der zul. Geschwindigkeit auf 30 km/h	
	Hermann-Thoms-Straße				Freigabe Einbahnstr. in Gegenrichtung	Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche Herstellung eines durchgehenden Gehbereiches	Bordsteinabsenkungen am Knotenpunkt Mühlenstr./ Hermann-Thoms-Str. herstellen			
	Hertelstraße	Herstellung lückenloser Beschilderung				Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche	Bordsteinabsenkungen am Knotenpunkt Hertelstr./Fr.-Ludwig-Jahn-Str. sowie am Fr.-Wilhelm-Buttel-Platz	Aufstellung von Abstellanlagen im Bereich Schlossgarten		
	Hohenzierter Straße	Herstellung lückenloser Beschilderung			Einrichtung gem. Geh-/Radweg im Bereich zwischen Friedhof und Ortseingang	Herstellung eines durchgehenden und niveaugleichen Gehbereiches		Aufstellung von Abstellanlagen im Bereich des Glambecker See	Ggf. Weiterführung des parallelverlaufenden Geh-/Radweges entlang der B193 zur Umwegvermeidung des Fernradverkehrs durch das Stadtgebiet von Neustrelitz (Dr-Schwentner-Str./Penzliner Str.).	
	Kasernenstraße					Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche				
	Kastanienallee	Herstellung lückenloser Beschilderung				Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche				
4.2.1.1.4	Louisenstraße		Schutzstreifen am Knotenpunkt Hohenzierter Str.	Radverkehr bevorzugt auf Fahrbahn Ausweisung der Seitenbereiche als Fußweg mit "Radverkehr frei"			Herstellung einer bedarfsgerechten Querungsmöglichkeit im Bereich Carolinum	Aufstellung von Abstellanlagen im Bereich des Glambecker Sees		
	Marienstraße				Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn Freigabe Einbahnstr. in Gegenrichtung					
4.1.2.1.2	Markt		Marktgestaltung zu einer fuß- und radverkehrsfreundlichen Führung. (u.a. Anlage eines umlaufenden Geh- und Radverkehrsbereiches, Erweiterung der Fußgängerzone, Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches)					Aufstellung von weiteren Abstellanlagen	Änderung der Verkehrsorganisation für den Kfz-Verkehr denkar. (u.a. SV-Durchfahrtsverbot, Auflösung der Kreisverkehrsregelung)	
	Milowgang Glambecker Nebenstr. bis Carlstr.					Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche				

Maßnahmenkatalog
Stadtgebiet Innenstadt

Legende:		Kurzfristig umsetzbare Maßnahme		Mittelfristig umsetzbare Maßnahme			Langfristig umsetzbare Maßnahme			
Kapitel-Nr.	Radverkehr		Fuß- und Radverkehr					Radverkehr		Weitere Maßnahmen und Bemerkungen
	Netzategorie		Verkehrsanlagen					Abstellmöglichkeiten		
	Wegweisende Beschilderung	Beleuchtung	Anlagentyp	Fußverkehrsführung	Radverkehrsführung	Oberflächen und Niveauänderungen	Bordsteinabsenkungen und Querungsmöglichkeiten			
4.2.1.7	Mühlenstraße						Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche			Ggf. Herstellung einer Aufpflasterung oder von Fahrbahnschwellen an Querungsstelle im Bereich Schulgang
	Müllergang						Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche			
4.2.1.10	Parkstraße	Herstellung lückenloser Beschilderung				Herstellung eines Übergangs zwischen Seitenbereich und Fahrbahn		Bordsteinabsenkung im Knotenbereich Parkstr./Kastanienallee		
4.2.1.8	Penzliner Straße			Varianten - Herstellung eines gem. Geh- und Radweges - Herstellung eines Radschutzstreifens und Ausweisung des Seitenbereiches als Gehweg				Herstellung Querungsmöglichkeiten in Bereichen des Wiesenthaler Weges und Zierker Nebenstr.		
	Rietpietschgang					Freigabe Einbahnstr. in Gegenrichtung	Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche			
	Rudi-Arndt-Platz Bahnhof	Herstellung lückenloser Beschilderung							Bedarfsprüfung Aufstellung von Boxen und Ladefächern	
	Sandberg, Färbergang bis Gartenstr.						Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche			
	Sassenstraße						Herstellung eines durchgehenden Gehbereiches			
	Schlachthofstraße						Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche	Bordsteinabsenkung im Knotenbereich Louisenstr./Schlachthofstr.		
	Schloßstraße									
	Markt bis Tiergartenstr.					Freigabe Einbahnstr. in Gegenrichtung			Bedarfsprüfung Ergänzende Aufstellung von Abstellanlagen im Bereich des Kulturquartier	
	Tiergartenstr. bis Hertelstr.						Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche		Aufstellung von Abstellanlagen im Bereich Schlossgarten	
	Seegang						Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche			
4.2.1.2.2	Seestraße	Herstellung lückenloser Beschilderung					Herstellung eines durchgehenden Gehbereiches in ausreichender Breite			Reduktion der zul. Geschwindigkeit auf 30 km/h
4.2.1.1.1	Semmelweisstraße			Einrichtung eines einseitigen Schutzstreifens als Lückenschluss von Zierker Straße zur Useriner Straße	Radverkehr bevorzugt auf Fahrbahn Ausweisung der Seitenbereiche als Fußweg mit "Radverkehr frei"					
	Strelitzer Chaussee						Instandsetzung von Absackungen Strelitzer Chaussee			Erneuerung der Fahrbahnmarkierung an den Querungsbereichen der Fuß- und Radwege am Knotenpunkt
4.2.1.9	Strelitzer Straße					Freigabe Einbahnstr. in Gegenrichtung	Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche		Aufstellung von Abstellanlagen im Verlauf der Strelitzer Str.	ggf. Ausweitung der Fußgängerzone mit Sperrung Kfz-Verkehr, Umlenkung über Rietpietschgang
4.2.1.1.1	Tiergartenstraße	Herstellung lückenloser Beschilderung		ggf. Einrichtung eines Schutzstreifens	Radverkehr bevorzugt auf Fahrbahn Ausweisung der Seitenbereiche als Fußweg mit "Radverkehr frei"					Herstellung einer Überführung zwischen Seitenbereich - Fahrbahn im Bereich Bushaltestellen

Maßnahmenkatalog
Stadtgebiet Innenstadt

Legende:		Kurzfristig umsetzbare Maßnahme		Mittelfristig umsetzbare Maßnahme			Langfristig umsetzbare Maßnahme		
Kapitel-Nr.	Radverkehr		Fuß- und Radverkehr					Radverkehr	Weitere Maßnahmen und Bemerkungen
	Netzategorie		Verkehrsanlagen					Abstellmöglichkeiten	
	Wegweisende Beschilderung	Beleuchtung	Anlagentyp	Fußverkehrsführung	Radverkehrsführung	Oberflächen und Niveauänderungen	Bordsteinabsenkungen und Querungsmöglichkeiten		
4.2.1.1.2	Tiergartenstraße Kreisverkehr Platz am Tiergarten		Umlaufender Radweg Einrichtungsverkehr	Herrichtung von Fußgängerüberwegen an Zufahrten	Überführung zwischen Seitenbereich und Fahrbahn				Maßnahmen sind in Zusammenhang mit Maßnahmenumsetzungen an Strelitzer Str., Tiergartenstr. und Friedrich-Wilhelm-Str. zu sehen
	Töpferberg					Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche			
	Töpferstraße				Freigabe Einbahnstr. in Gegenrichtung				
	Twachtmannstraße					Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche			
4.2.1.10	Useriner Straße								
	Seestr. bis Zur Weißen Brücke	Versetzen der bestehenden Beschilderung auf Höhe Bootshaus sowie im Bereich Zur Weißen Brücke			Varianten der Radverkehrsführung stadteinwärts - Führung entlang des Zierker Sees - Führung über Friedrich- Ludwig-Jahn- Straße/Schloßgarten		Herstellung eines Querungsbereiches auf Höhe Parkplatz zwischen Familienzentrum und Bootshaus Herstellung eines Querungsbereiches im Bereich Zur Weißen Brücke durch Bordsteinabsenkungen		
	Zur Weißen Brücke bis Kastanienallee			Anlage eines Geh-/Radweges entlang der Useriner Str. stadtauswärts ggf. Einrichtung eines Radschutzstreifens stadtauswärts		Herstellung eines durchgehenden Gehbereiches Befreien des bestehenden Gehbereichs von Bewuchs			
	Kastanienallee bis Parkstr.			Ausweisung eines Gehweges mit Hinweis "Radverkehr frei"			Herstellung eines neuen Querungsbereiches im Bereich Kastanienallee Rückbau des bestehenden Querungsbereiches		
	Parkstr. bis Pappelallee	Herstellung lückenloser Beschilderung			Ausweisung eines gem. Geh- und Radweges	Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche	Herstellung einer Querungsbereiches im Bereich Bushaltestellen		
	Wartburggang				Freigabe Einbahnstr. in Gegenrichtung	Schaffung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche			
4.2.1.2.2	Zierker Straße Sammelweisstraße bis Markt	Herstellung lückenloser Beschilderung				Herstellung eines durchgehenden Gehbereiches			Reduktion der zul. Geschwindigkeit auf 30 km/h

Maßnahmenkatalog
Stadtgebiet Kiefernheide

Legende:		Kurzfristig umsetzbare Maßnahme		Mittelfristig umsetzbare Maßnahme			Langfristig umsetzbare Maßnahme		
Kapitel-Nr.	Radverkehr		Fuß- und Radverkehr					Radverkehr	Weitere Maßnahmen und Bemerkungen
	Netzategorie		Verkehrsanlagen					Abstellmöglichkeiten	
	Strassen	Wegweisende Beschilderung	Beleuchtung	Anlagentyp	Fußverkehrsführung	Radverkehrsführung	Oberflächen und Niveauänderungen		
	Ahornweg						Sanierung des Gehbereiches und der Fahrbahn	Herrichten von Bordsteinabsenkungen	
4.2.2.1	Alte Poststraße	Herstellung einer Beschilderung am Knotenpunkt Woldegker Chaussee	Schaffung ausreichender Beleuchtung			Freigabe Zweirichtungsverkehr zwischen Knotenpunkt Woldegker Chaussee bis Alte Poststr.			
4.2.2.2	An der Fasanerie								
	Strelitzer Chaussee bis Lessingstr.			Anlage fehlender Gehwege im Bereich Iserhorstweg bis Strelitzer Chaussee			Sanierung des Gehbereiches und der Fahrbahn	Herrichten von Bordsteinabsenkungen	
	KP Strelitzer Chaussee			Ausbau des fehlendes Gehweges bzw. Weiterführung des getr. Geh-/Radweges im Haltestellenbereich					
4.2.2.3	Egon-Erwin-Kisch-Straße			Anlage fehlender Gehwege			Sanierung der Fahrbahn mit einer ebenen und fahrradfreundlichen Oberfläche	Herrichten von Bordsteinabsenkungen	
4.2.2.3	Glaßbrennerstraße						Sanierung der Fahrbahn mit einer ebenen und fahrradfreundlichen Oberfläche	Anpassung der Bordsteinhöhen zwischen Gehbereich und Fahrbahn im Straßenverlauf	
4.2.2.3	Hans-Fallada-Straße						Sanierung der Fahrbahn mit einer ebenen und fahrradfreundlichen Oberfläche	Herrichten von Bordsteinabsenkungen an allen Querungspunkten	
	Höhenstraße								
	Iserhorstweg						Sanierung der Fahrbahn mit einer ebenen und fahrradfreundlichen Oberfläche		
4.2.2.4	Karbe-Wagner-Straße Am Einkaufszentrum							Ggf. Herrichten von weiteren Querungsmöglichkeiten	Bedarfsprüfung Ggf. Aufstellung weiterer Abstellanlagen
	Kiefernheide						Sanierung der Fahrbahn (v.a. am Fahrbahnrand)		
4.2.2.5	Kirschenallee			Einrichtung eines Radschutzstreifens			Einrichtung eines Radschutzstreifens		
4.2.2.6	Lessingstraße								
	Kirschenallee bis Karbe-Wagner-Str.							Herrichten von Bordsteinabsenkungen an den Knotenpunkt Höhenstr. & Riefstahlstr.	Ri. Karbe-Wagner-Str.: Es stehen mehrere Hindernisse (Schildermast, Straßenlaterne usw.) im Radwegbereich des Seitenraums. Ggf. Versetzen der Hindernisse außerhalb des Geh-/Radwegbereiches
	Karbe-Wagner-Str. bis Woldegker Chaussee			Anlegen eines Schutzstreifens	Überführung für den Radverkehr vom Seitenraum auf die Fahrbahn im Bereich der Bushaltestelle	ggf. Entfernen der Zusatzbeschilderungen "Radfahrer frei"	Instandsetzung der Fahrbahnoberflächen sowie Markierung an Fahrbahnquerungen	Herrichten von Bordsteinabsenkungen KP Waldsiedlung Prüfung: bedarfsgerechte Erweiterung der Querungsmöglichkeit der Lessingstr. zwischen den Haltestellen Pablo-Neruda-Ring (Ggf. Mittelinsel)	
	Lindenweg						Sanierung des Gehbereiches und der Fahrbahn	Herrichten von Bordsteinabsenkungen	
	Martin-Andersen-Nexö-Straße			Anlage eines Gehweges			Sanierung des Gehbereiches und der Fahrbahn	Herrichten von Bordsteinabsenkungen	

Maßnahmenkatalog
Stadtgebiet Kiefernheide

Legende:		Kurzfristig umsetzbare Maßnahme		Mittelfristig umsetzbare Maßnahme			Langfristig umsetzbare Maßnahme		
Kapitel-Nr.	Radverkehr		Fuß- und Radverkehr					Radverkehr	Weitere Maßnahmen und Bemerkungen
	Netzategorie		Verkehrsanlagen					Abstellmöglichkeiten	
	Strassen	Wegweisende Beschilderung	Beleuchtung	Anlagentyp	Fußverkehrsführung	Radverkehrsführung	Oberflächen und Niveauänderungen		
	Riefstahlstraße						Sanierung der Fahrbahn mit einer ebenen und fahrradfreundlichen Oberfläche	Herrichten von Bordsteinabsenkungen an allen Knotenpunkten	
4.2.2.7	Strelitzer Chaussee								
	Kirschenallee bis Haltestellen Heinrich-Heine-Str.			stadteinwärts: Anlage eines Radweges im Zweirichtungsverkehr mit einem Verschwenk zwischen Fahrbahn und Seitenbereich		stadteinwärts: Ausweisung Seitenbereiches zum gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (bis zum Anschluss des Zweirichtungsradweges)	Sanierung des Gehbereiches an den Bushaltestellen	Herrichtung einer Querungsmöglichkeit als Mittelinsel der Strelitzer Chaussee im Bereich der Bushaltestellen H.-Heine-Str.	Reduzierung der Kfz-Fahrbahnen von jeweils zwei Richtungsfahrbahnen auf jeweils eine Richtungsfahrbahn Versetzen der Haltestelle Heinrich-Heine-Str. um eine Fahrspur Richtung Fahrbahnmitte, um den Radweg dahinter entlangzuführen
	Haltestellen Heinrich-Heine-Str. bis Karbe-Wagner-Str.			stadteinwärts: Anlage eines Radweges im Zweirichtungsverkehr bei gleichzeitiger Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts der Strelitzer Chaussee (Ggf. in zwei Ausbaustufen)	stadtauswärts: Ausbau des Radweges zum gem. Geh- und Radweg bei gleichzeitiger Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts der Strelitzer Chaussee				Reduzierung der Kfz-Fahrbahnen von jeweils zwei Richtungsfahrbahnen auf jeweils eine Richtungsfahrbahn
	Karbe-Wagner-Str. bis Woldegker Chaussee							Anlage eines vorgezogenen Seitenraums an Querungsstelle im Bereich An der Fasanerie	Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts auf mindestens 3,50 m pro Richtungsfahrbahn. stadtauswärts: Verkürzen des Haltestellenbereichs "An der Fasanerie" zur Anlage eines vorgezogenen Seitenbereiches auf Höhe der Mittelinsel
	Weg an der Fasanerie			Anlage eines Gehweges			Sanierung der Fahrbahn mit einer ebenen und fahrradfreundlichen Oberfläche	Herrichten von Bordsteinabsenkungen	
	Weidenweg			Anlage eines Gehweges				Herrichten von Bordsteinabsenkungen	
	Wiesenweg						Sanierung des Gehbereiches und der Fahrbahn	Herrichten von Bordsteinabsenkungen	
	Woldegker Chaussee								
4.2.2.8	Strelitzer Chaussee bis Lessingstr.	Aufbringen eines Piktogramms zur Umleitung des Radverkehrs über den Kreisverkehr	Schaffung ausreichender Beleuchtung	Ausbau des gem. Geh-/Radweges auf Mindestbreite 2,50 m Ggf. bedarfsgerechter Ausbau des Seitenraums zu getr. Geh-/Radweg Ggf. Herrichtung eines öffentlichen Weges als gem. Geh- und Radweg entlang des B-Plan 11/91			beidseitige Säuberung des Seitenraums von Bewuchs	ggf. Herrichten einer Querungsmöglichkeit als vorgezogener Seitenraum im Bereich des KV Strelitzer Chaussee	
	Lessingstr. bis Bundespolizei (B198)		Schaffung ausreichender Beleuchtung						
	Ziegeleiweg						Sanierung der Fahrbahn mit einer ebenen und fahrradfreundlichen Oberfläche	Herrichten von Bordsteinabsenkungen	

Maßnahmenkatalog
Stadtgebiet Strelitz-Alt

Legende:		Kurzfristig umsetzbare Maßnahme		Mittelfristig umsetzbare Maßnahme			Langfristig umsetzbare Maßnahme		
Kategorie	Radverkehr		Fuß- und Radverkehr					Radverkehr	Weitere Maßnahmen und Bemerkungen
	Netzategorie		Verkehrsanlagen					Abstellmöglichkeiten	
	Strassen	Wegweisende Beschilderung	Beleuchtung	Anlagentyp	Fußverkehrsführung	Radverkehrsführung	Oberflächen und Niveauänderungen		
4.2.3.4	Alte Mühlenstraße						Schaffung einer ebenen Fahrbahnoberfläche		
4.2.3.4	Am Bahnhof								Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Kurvenbereich des Bahnübergangs
	Bachstraße						Befreien der Geh-/Radwege von Bewuchs	Bordstein am beginnenden gem. Geh-/Radweg auf 0 cm absenken	
4.2.3.4	Bahnhofstraße								
	Wesenberger Str. bis Am Bahnhof						Schaffung ebener Fußweg- und Fahrbahnoberflächen	Bordsteinabsenkung zur Unterstützung des Fußverkehrs in Richtung am Bahnübergang	
	Wesenberger Str. bis Wilhelm-Stolte-Str.								
	Bürgerseeweg								
	Wesenberger Chaussee bis DHL	Schaffung wegweisender Beschilderung			Beschilderung des bestehenden Seitenraums als gemeinsamen Geh- und Radweg (Benutzungspflicht Radverkehr)				
	DHL bis BÜ								
4.2.3.1	Carl-Meier-Straße								
	Woldegker Chaussee bis Güstrower Str.				Beschilderung des gem. Geh- und Radweges am Knotenpunkt Woldegker Chaussee/Carl-Meier-Str. Überführungen zwischen Seitenraum und Fahrbahn im Bereich der Güstrower Str.		Beidseitig Gehwegkanten vom Bewuchs befreien	Rückbau der Bordsteinabsenkung und ggf. Anpassung der bestehenden Pflasterfarbe auf Höhe Ludwigsuster Damm	
	Güstrower Str. bis Neubrandenburger Str.							Herstellung einer Querungsmöglichkeit im Bereich der Mecklenburger Allee Herstellung von Bordsteinabsenkungen im Bereich Schulstraße	Bedarfsprüfung im Bereich des Friedhofs
4.2.3.4	Daniel-Sanders-Straße						Schaffung einer ebenen Fahrbahnoberfläche		
4.2.3.2	Fürstenberger Straße	Ergänzung "Mecklenburgischer Seenradweg"		Herrichten eines gem. Geh-/Radweges (mit Beidrichtungsverkehr) inkl. Erweiterung des Weges auf eine Mindestbreite von 2,50 m		Herrichten einer Überführung zwischen Fahrbahn und Seitenraum Freigabe für den Beidrichtungsverkehr			
	Fürstenseer Landstraße	Ergänzung "Mecklenburgischer Seenradweg"		Ausweisung des Seitenraums als gem. Geh-/Radweg, keine baul. Anpassung erforderlich					
	Hittenkofferstraße						Schaffung ebener Fußweg- und Fahrbahnoberflächen	Schaffung von Bordsteinabsenkungen in Kreuzungs-/Querungsbereichen	
4.2.3.4	Josef-Jakubowski-Straße						Schaffung einer ebenen Fahrbahnoberfläche		
	Kalkhorstweg			Schaffung fehlender Gehwege			Schaffung ebener Fußwegoberflächen		
	Neubrandenburger Straße	Herstellung einer lückenlosen Beschilderung							Bedarfsprüfung im Bereich der Bushaltestellen Alexanderplatz Im Zuge der Überplanung des Alexanderplatzes kommt es zur Ausbesserung aller identifizierten Schwachstellen
	Schulstraße						Schaffung ebener Fußwegoberflächen	Schaffung von Bordsteinabsenkungen im Bereich der Berufsschule	
	Sievertstraße						Schaffung ebener Fußweg- und Fahrbahnoberflächen	Schaffung von Bordsteinabsenkungen in Kreuzungs-/Querungsbereichen	
4.2.3.4	Stendnitzstraße						Schaffung ebener Fahrbahnoberflächen	Schaffung von Bordsteinabsenkungen in Kreuzungs-/Querungsbereichen	

Maßnahmenkatalog
Stadtgebiet Strelitz-Alt

Legende:		Kurzfristig umsetzbare Maßnahme		Mittelfristig umsetzbare Maßnahme			Langfristig umsetzbare Maßnahme		
Kategorie	Radverkehr		Fuß- und Radverkehr					Radverkehr	Weitere Maßnahmen und Bemerkungen
	Netzategorie		Verkehrsanlagen					Abstellmöglichkeiten	
	Wegweisende Beschilderung	Beleuchtung	Anlagentyp	Fußverkehrs-führung	Radverkehrs-führung	Oberflächen und Niveauänderungen	Bordsteinabsenkungen und Querungsmöglichkeiten		
4.2.3.4	Straße der Freundschaft						Schaffung ebener Fahrbahnoberflächen		
	Vogelsang		Ausstattung des Straßenzugs mit adäquater Beleuchtung				Schaffung ebener Fußweg- und Fahrbahnoberflächen		
	Wesenberger Chaussee	Herstellung einer lückenlosen Beschilderung					Freischneiden und Säubern der Gehwegkanten von Bewuchs		Beginnender Radweg vom Ortseingang in Richtung Knotenpunkt Bürgerseeweg hat für die überregionale Radverkehrs-führung eine geringe Bedeutung und kann bei zukünftigen Straßenbaumaßnahmen in diesem Bereich zurückgebaut werden. Auf der anderen Straßenseite befindet sich auf Höhe des Möbelhauses (Gewerbegebiet Kranichstraße) ein durchgehender gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr, welcher vom überregionalen Verkehr genutzt wird.
4.2.3.4	Wesenberger Straße		Ausstattung des Bereiches Poststr. bis Stendlitzstr. mit adäquater Beleuchtung		Ausbesserung und Erweiterung der Gehwege im Bereich Poststr. bis Stendlitzstr.		Schaffung ebener Fußweg- und Fahrbahnoberflächen	Schaffung von Bordsteinabsenkungen in Kreuzungs-/Querungsbereichen	
4.2.3.3	Wilhelm-Stolte-Straße						Ausbesserung vereinzelter Unebenheiten		
	Wesenberger Chaussee bis Haltestelle Strelitzer Chaussee								
	Haltestelle Strelitzer Chaussee, bis Weg am Spiegelberg			ggf. Anlage eines Gehweges stadtauswärts		Austauschen des partiellen Abschnittes mit Sand durch adäquate Pflasterung	Schaffung einer Querungsmöglichkeit zur Haltestelle -> zum Wohngebiet Weg am Spiegelberg		Aufbringen eindeutiger Hinweise/Piktogramm "Radweg" auf Fahrbahn (stadtauswärts) zur Visualisierung des Radweges
	Weg am Spiegelberg bis Bahnhofstr.	Herstellung einer lückenlosen Beschilderung					Schaffung ebener Fußweg- und Radfahrbahnoberflächen	Schaffung von Querungsmöglichkeiten im Bereich der Discounter- und Einzelhandelsläden & am Knotenpunkt Daniel-Sanders-Str./Hittenkoferstr.	
	Bahnhofstr. bis Neubrandenburger Str.	Ergänzung "Mecklenburgischer Seenradweg"						Schaffung einer Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt Neubrandenburger Str.	Erneuerung der Fahrbahnmarkierung an den Querungsbereichen der Fuß- und Radwege am Knotenpunkt
	Neubrandenburger Str. bis Ortsausgang	Herstellung einer lückenlosen Beschilderung			Verschwenk des Radweges um den LSA Mast am Knotenpunkt Schulstr. für eine hindernisfreie Radverkehrs-führung				
							Schaffung ebener Fußweg- und Radfahrbahnoberflächen		

Maßnahmenkatalog
Stadtgebiet Zierke

Legende:		Kurzfristig umsetzbare Maßnahme		Mittelfristig umsetzbare Maßnahme			Langfristig umsetzbare Maßnahme		Weitere Maßnahmen und Bemerkungen
Kapitel-Nr.	Straßen	Radverkehr		Fuß- und Radverkehr				Radverkehr	
		Netzategorie		Verkehrsanlagen				Abstellmöglichkeiten	
		Wegweisende Beschilderung	Beleuchtung	Anlagentyp	Fußverkehrsführung	Radverkehrsführung	Oberflächen und Niveauänderungen		
4.2.4.1	Penzliner Straße								
	Tannenhof bis Rudower Str.	Herrichtung wegweisender Piktogramme (ggf. Beschilderung) im Bereich Krankenhaus		Erweiterung des Radweges stadteinwärts zu einem gem. Geh-/Radweg mit 2,5 m Breite Ggf. Herstellung eines getr. Geh-/Radweges im Zweirichtungsverkehr			Herrichten einer Querungsmöglichkeit zwischen Zufahrt Krankenhaus und Bushaltestelle durch abgesenkte Bordsteine		
	Rudower Straße								
4.2.4.2	Kreisverkehr Penzliner Str.					Visualisierung der Radüberführung von Fahrbahn auf Seitenbereich an der Rudower Str. durch Markierung und Beschilderung	Absenken des Bordes an Radüberführung von Fahrbahn auf Seitenraum		Erneuerung der Markierungen für die Radverkehrsführung im gesamten Bereich des Kreisverkehrs
	Zierke bis Lindenhöhe				Sanierung des Gehwegbereiches				
4.2.4.3	Straße des Handwerks								
	Handwerkskammer bis Tierheim					Anpassung und Ausrichtung der Beschilderung an der Überführung zwischen Seitenraum und Fahrbahn stadtauswärts			
	Tierheim bis Ortsausgang	Herstellung lückenloser Beschilderung		Anlage eines Gehweges zwischen Tierheim und Ortsausgang	Anpassung der Beschilderung am Gehbereich für die Radverkehrsführung stadtauswärts				

Maßnahmenkatalog Stadtgebiet sonstiges Stadtgebiet

Legende:		Kurzfristig umsetzbare Maßnahme	Mittelfristig umsetzbare Maßnahme	Langfristig umsetzbare Maßnahme					
Kapitel-Nr.	Radverkehr		Fuß- und Radverkehr					Radverkehr	Weitere Maßnahmen und Bemerkungen
	Netzkategorie		Verkehrsanlagen					Abstellmöglichkeiten	
	Wegweisende Beschilderung	Beleuchtung	Anlagentyp	Fußverkehrsführung	Radverkehrsführung	Oberflächen und Niveauänderungen	Bordsteinabsenkungen und Querungsmöglichkeiten		
Fürstensee Lindenstr. am Parkplatz Badesee			Im Bereich der Parkplatzzufahrten: Anlage eines Seitenraums (Gehbereich) als Warte- und Aufstellbereich bevor Fahrbahn überquert wird				Im Bereich der Parkplatzzufahrten: Herrichten von zwei Querungsmöglichkeiten (zumindest als Bordsteinabsenkungen)		Zur weiteren Verkehrsberuhigung im Bereich des Parkplatzes können die Querungsmöglichkeiten mit seitlichen Einengungen/Verziehungen der Fahrbahn ausgebildet werden, wodurch eine punktuelle Engstelle für den Durchfahrtsverkehr entsteht. Die seitlichen Verziehungen können in die Querungsmöglichkeit des Fußverkehrs eingebunden werden.
Klein Trebbow									
Wesenberger Weg			Anlegen fehlender Gehwege in ausreichender Breite				Herrichten von Bordsteinabsenkungen an den Knotenpunkten		
Zum Kirchberg									